

L'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING

HISTORIQUE

(PERIODE 1875-1945)

- TRAMWAYS DE ROUBAIX-TOURCOING -

HISTORIQUE - EVENEMENTS PRINCIPAUX

3 Décembre 1875.- Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voie ferrée à traction par chevaux sur diverses voies publiques de la ville de Roubaix.

La ville de Roubaix est autorisée à établir les dites voies ferrées (dont l'énumération est donnée ci-après : décret du 26 avril 1880) en se conformant au Cahier des charges daté du 30 septembre 1875).

26 Avril 1880.- Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voie ferrée à traction par chevaux dans la ville de Tourcoing.

Ce réseau est concédé à la ville de Tourcoing qui le rétrocède à la Société anonyme dite Compagnie des Tramways de Roubaix et de Tourcoing, par traité de rétrocession et cahier des charges en date des 8 et 9 janvier 1877.

Les lignes à installer sont les suivantes :

1ère ligne.- Rue de Paris, rue de Lille, rue des Poutrains, rue Nationale, rue Delobel, rue St Jacques, Grand'Place ;

2ème ligne.- Grand'Place, rue de Tournai, rue de Roubaix, rue de la Station, Place de la Gare ;

3ème ligne.- Grand'Place, rue de Tournai, rue de Roubaix, rue de la Station, rue de la Gare et rue Neuve à Roubaix ;

4ème ligne.- Grand'Place, rue St Jacques et rue de Gand ;

5ème ligne.- Petite Place, rue du Pouilly, rue Neuve du Pouilly rue du Midi, rue des Nones et Boulevard de Roubaix ;

6ème ligne.- Rue de la Gare, rue d'Herseaux.

La durée de la concession est de 40 ans à partir du 3 Décembre 1880 ; elle expirera donc le 3 Décembre 1920.

26 Avril 1880.- Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voie ferrée à traction par chevaux dans la banlieue de Roubaix.

La concession de ce réseau suburbain se confondra avec celle du réseau urbain et prendra fin à la même date : 3 Décembre 1920.

La ville de Roubaix procèdera à l'établissement et à l'exploitation des deux réseaux fusionnés conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 3 Décembre 1875.

Est approuvé le traité passé entre la ville de Roubaix et la Société dite Compagnie des Tramways de Roubaix et de Tourcoing, pour la rétrocession de l'établissement et de l'exploitation des deux réseaux fusionnés.

Ces deux réseaux fusionnés comprennent les lignes définies ci-après :

1°)-Lignes formant le réseau urbain s'arrêtant aux limites du territoire de Roubaix :

- Ligne n° 1 de Lille à Roubaix-Tourcoing empruntant les rues de Lille et Neuve, la Grand'Place, la Grande Rue, la rue du Collège, la Place de la Fosse-aux-Chênes et la rue de Tourcoing.
- Ligne n° 1bis - Ligne n° 1 de la gare des marchandises reliant la ligne n° 2 à la Gare du Nord et la ligne n° 1 parcourant la rue de l'Alma dans toute sa longueur.
- Ligne n° 2 de Mouvaux à Wattrelos empruntant les rues de Mouvaux, rue du Grand Chemin, rue St Georges, la Grand'Place, la Grande Rue, la Place Chaptal et le Chemin de Wattrelos (G.C. n° 9) ;
- Ligne n° 3 de Roubaix à Lannoy empruntant la Place de la Liberté et la rue de Lannoy (R.D. 19)
- Ligne n° 4 de la Gare du Nord-Est reliant la Gare du Chemin de fer du Nord-Est à la ligne de Mouvaux à Wattrelos, en empruntant les Boulevards de Beaurepaire et St Jean, les rues Pierre de Roubaix et du Quai.

- Ligne n° 5 de la Gare des marchandises au Boulevard de Roubaix-Tourcoing.

2°) - Lignes formant le réseau suburbain et s'étendant sur le territoire des communes limitrophes -

a) - Prolongement de la ligne urbaine n° 2 sur la commune de Wattrelos empruntant le G.C.9 jusqu'à la Grand'Place de Wattrelos ;

b) - Prolongement de la ligne urbaine n° 2 sur les communes de Tourcoing et Mouvaux, empruntant le G.C.9 dans la traversée de la commune de Tourcoing et sur le territoire de la commune de Mouvaux jusqu'à la rencontre de la R.D.22 ;

c) - Prolongement de la ligne urbaine n° 3 empruntant la R.D. n° 19 depuis la limite des communes de Roubaix et Lys-lez-Lannoy jusqu'à la Place de Lannoy.

Rappelons ici qu'il s'agit d'un réseau à traction par chevaux à voie de 1 m 45. La Société est tenue d'entretenir les pavages dans l'entreprais et dans une zone de 0 m 60 de part et d'autre des rails, soit au total sur une largeur de 2 m 70.

1882.- Avant même d'avoir exécuté la plus grande partie des lignes prévues pour le réseau à effectuer, la Compagnie anonyme des Tramways de Roubaix et de Tourcoing se voit déclarée en faillite par le Tribunal de Roubaix. Le syndic désigné, M. RUFFELET, assure alors jusqu'en 1894, l'exploitation des lignes établies, la construction de celles qui étaient projetées demeurant en suspens.

7 et 10 Février 1891.- Traité entre M. RUFFELET, syndic de l'Union des créanciers et M. Emile FRANCO, Administrateur délégué de la Compagnie Française des Voies Ferrées Economiques, 3 rue Lafayette à Paris, agissant en son nom personnel et pour le compte d'une nouvelle Société à créer.

Par ce traité, M. RUFFELET cède à la Compagnie Française des Voies Ferrées Economiques, tout l'avoir mobilier appartenant à la Compagnie des Tramways de Roubaix et de Tourcoing, suivant état détaillé à la date du 1er février 1890, compris les concessions, l'usage des voies, ainsi que les droits et

charges résultant du traité du 18 juin 1879 et du décret du 26 avril 1880 (pour la ville de Roubaix) et du traité du 8 janvier 1877 et du décret du 26 avril 1880 (pour la ville de Tourcoing).

26 et 31 octobre 1893.- Convention avec la ville de Tourcoing substituant la Compagnie nouvelle des Tramways de Roubaix-Tourcoing à la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing en faillite.

3 et 4 novembre 1893.- Convention avec la ville de Roubaix substituant la Compagnie nouvelle des Tramways de Roubaix-Tourcoing à la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing en faillite.

28 avril 1894.- Décret approuvant la substitution de la Compagnie nouvelle des tramways de Roubaix et Tourcoing, à la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing, comme rétrocessionnaire des réseaux de tramways concédés aux villes de Roubaix et de Tourcoing par les décrets du 3 septembre 1875, du 26 avril 1880 (Roubaix) et du 26 avril 1880 (Tourcoing).

Ce décret déclare d'utilité publique l'établissement des nouvelles lignes ou tronçons de lignes à établir pour compléter les réseaux. Les lignes existantes formeront, avec ces nouvelles lignes ou tronçons de lignes, des réseaux soumis au même régime et au même cahier des charges. Ce décret approuve les conventions passées les 3-4 novembre 1893 et les 26-31 octobre 1893 entre les villes de Roubaix et Tourcoing, et la Compagnie des tramways de Roubaix et Tourcoing, pour la rétrocession des dites lignes.

Ces conventions s'appliquent aux lignes ci-après :

Ville de Roubaix.-

- ligne n° 1 de Lille à Roubaix et à Tourcoing, par la rue de Lille, la rue Neuve, la Grand'Place, la Grande Rue, la rue du Collège, la Place de la Fosse-aux-Chênes et la rue de Tourcoing. Longueur totale exploitée entre les limites du territoire : 3 870 m.
- ligne n° 1bis de la Place de la Fosse-aux-Chênes à la Gare de Roubaix, par la rue de la Chapelle Carrette, la rue de l'Alma et la Place de la Gare. Longueur à exploiter : 995 m.

- ligne n° 2 de Mouvaux à Wattrelos par le GCC. n° 9 sur les territoires de Mouvaux et Tourcoing, la rue de Mouvaux, la rue du Grand Chemin, la rue St Georges, la Grand'Place, la Grande Rue et le G.C. n° 9 jusqu'à la Place de Wattrelos. Longueur à exploiter : 6 270 m.
- ligne n° 3 de Roubaix à Lannoy : Grand'Place, rue Pierre Motte, Bd Gambetta, rue de Lannoy, R.D. n° 19 jusqu'à la Grand'Place de Lannoy. Longueur totale à exploiter : 4 115 m.
- ligne n° 4 dite de la Gare du Nord-Est reliant la Grand'Place de Roubaix à la Gare de Roubaix-Wattrelos et empruntant la rue Pierre Motte, le Bd Gambetta, la rue de Lannoy, le Bd de Belfort, le Bd de Beaurepaire et la rue de Valenciennes. Longueur totale à exploiter : 2 460 m.
- ligne n° 5 de Tourcoing à Roubaix par les boulevards, empruntant le Bd de la République, la rue d'Alsace, la Place de la Patrie, la rue St Vincent de Paul, la rue de l'Alma, la rue de la Gare, la Grand'Place. Longueur à exploiter sur le territoire de Roubaix : 1 970 m.

Ville de Tourcoing.-

- ligne n° 1 de la Gare des Francs à la Grand'Place : rue de Paris partant de l'extrémité du territoire de Mouvaux avec embranchement par la rue des Francs jusqu'à la Gare des Francs, puis, à partir du point de rencontre de la R.D.14 : rue de l'Abattoir, rue Nationale, Place de l'Hôtel de Ville, rue de l'Hôtel de Ville, rue de Tournai, Grand'Place. Longueur à exploiter : 2 260 m.
- ligne n° 2 de la Grand'Place à la Gare et la jonction avec la ligne n° 3 : Grand'Place, rue de Tournai, rue de la Gare, rue Louis Leloir jusqu'à la rencontre de la ligne n° 3. Longueur totale à exploiter : 1 025 m.
- ligne n° 3 de la Grand'Place à la limite du territoire vers Roubaix, par la Fosse-aux-Chênes : Grand'Place, rue Notre-Dame, rue de Sébastopol, Place Sébastopol et R.D.14 jusqu'à l'extrémité du territoire. Longueur à exploiter sur Tourcoing : 1 725 m.
- ligne n° 4 de la Grand'Place à la limite du territoire vers Roubaix, par les boulevards : Grand'Place, Place St Christophe, rue Notre-Dame, rue du Bocquet, rue des Nônes, Bd Gambetta jusqu'à l'extrémité du territoire. Longueur à exploiter sur Tourcoing : 2 170 m.

- ligne n° 5 du carrefour de la rue Louis Leloir à la Croix-Rouge : rue Louis Leloir, rue de la Gare, rue d'Herseaux, rue de Guisnes, rue de la Croix-Rouge, rue des Piats jusqu'à la rencontre du chemin vicinal n° 2 dit du Pont de Neuville (Croix-Rouge). Longueur à exploiter : 2 090 m.

Il est prévu que la traction se fera par chevaux, ou moteurs mécaniques ou par moteurs électriques avec conducteur aérien.

Ce dernier mode de traction sera adopté lorsque l'autorisation en aura été accordée par l'autorité compétente. En attendant cette autorisation, la Compagnie devra assurer son service par des chevaux.

La concession de l'ensemble de ce réseau devait expirer le 3 décembre 1920.

5 Mai 1894. - Suivant actes reçus par Me FONTAINE, notaire à Roubaix, les 2 mars 1891, 9 janvier 1893 et 5 mai 1894, la Compagnie Nouvelle des Tramways de Roubaix-Tourcoing, au capital de 2 000 000 de francs est constituée.

Extrait du Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale des Actionnaires du 30 mars 1895 relatant l'activité de la Société au cours de l'année 1894

"Après de longues et laborieuses négociations nous sommes enfin entrés en possession légale de la concession des tramways de Roubaix et de Tourcoing, en vertu d'un décret publié au Journal Officiel du 29 avril 1894.

La remise des services de l'exploitation a été faite, dans le courant du mois de mai suivant par M. RUFFELET père, lequel, en vertu des traités gérât l'entreprise pour notre compte, depuis le 1er février 1890.

Nous nous sommes empressés d'ouvrir, immédiatement nos chantiers de construction, pour la transformation des voies anciennes, en rails Broca pesant 36 kilogs, au mètre courant, d'un modèle spécialement étudié par nous. Actuellement la transformation est effectuée sur les lignes principales de notre réseau, et les autres lignes seraient terminées si la rigueur de l'hiver n'avait entravé les travaux pendant longtemps.

D'accord avec les villes et l'administration supérieure, nous avons décidé d'appliquer la traction électrique par fil aérien sur nos lignes de Mouvaux à Wattrelos, de Roubaix à Tourcoing par les boulevards, et de Roubaix à Lannoy, sur une longueur totale de 15 kilomètres environ. Les installations sont faites, sous le contrôle de la Compagnie française d'exploitation des procédés Thomson-Houston, laquelle nous a fourni tous les appareils dont elle a la spécialité.

Nous avons fait transformer l'ancien dépôt du Laboureur, pour y installer l'usine génératrice d'électricité ; nous y avons joint un atelier pour la réparation de nos machines et de notre matériel, ainsi que des remises très vastes pour loger nos voitures à traction électrique.

Enfin nous avons construit un bâtiment très spacieux dans lequel se trouvent au rez-de-chaussée, les magasins de l'exploitation, au premier étage les bureaux de l'administration et de l'exploitation, ainsi que les appartements de l'Ingénieur chef de l'exploitation, et au second étage des appartements réservés pour certains agents qu'il serait utile de loger dans l'établissement.

Toutes ces installations sont presque terminées et nous pensons que la mise en service des voitures mues par l'électricité pourra avoir lieu dans le courant du mois prochain."

1896.- La construction de toutes les lignes qui avaient été concédées est terminée. On a procédé, dans la rue de la Gare à Roubaix, à la pose d'une deuxième voie permettant d'augmenter l'intensité du service.

On a également procédé au doublement de la voie sur les lignes des boulevards entre la Place St Christophe et le Lycée de Tourcoing.

La traction électrique est appliquée à toutes les lignes du réseau.

L'effectif de la cavalerie, qui s'élevait encore à 114 chevaux en 1895, est réduit à 2 chevaux occupés au camionnage et au service des voitures-échelles.

Le capital de la Société est élevé à 3 000 000 par la création de 2 000 actions nouvelles de 500 fr.

Pour l'exercice 1896 il est servi aux actionnaires un dividende de 25 fr. soit 5 % du montant nominal de 500 fr.

1897.- Il est décidé la distribution d'un dividende de 35 fr. à chacune des actions de 500 fr. (le capital est toujours de 3 000 000 fr.)

1898.- L'administration municipale de Tourcoing passe avec la Compagnie T.R.T. un traité ayant pour but la création d'une ligne nouvelle se rattachant au réseau actuel Place St Christophe et se dirigeant vers le Pont de Neuville par la rue de Gand sur une longueur de 2 200 mètres. Aux termes de cette convention, la ville de Tourcoing doit rembourser en espèces à la Compagnie, le montant des dépenses d'établissement de la ligne, y compris les installations électriques.

Cette convention est sanctionnée par un décret déclaratif d'utilité publique en date du 31 juillet 1898.

17 mai 1898.- Décret déclaratif d'utilité publique sanctionnant les dispositions prises pour l'exploitation de la ligne de la Place St Christophe à la Gare des Francs. Depuis le 1er août 1898, le service de la ligne des boulevards est assuré grâce aux travaux de doublement de la voie, par des voitures circulant à 6 minutes d'intervalle.

Le dividende est maintenu à 35 fr. par action de 500 fr.

1899.- On met en service, le 24 mars, le tronçon de ligne de 2 200 mètres reliant la Place St Christophe au Pont de Neuville. Il est alors question, à la demande de l'administration municipale, de prolonger de 300 mètres cette ligne, en vue de desservir le nouveau cimetière de Tourcoing.

Il est attribué à chaque action de 500 fr. un dividende de 41 fr. 25.

1900.- La construction du prolongement Pont de Neuville-nouveau cimetière de Tourcoing, sur une longueur de 300 mètres, a fait l'objet d'une convention en date des 18-21 juillet 1900, sanctionnée par un décret déclaratif d'utilité publique du 17 octobre 1900. Un arrêté du 30 novembre 1900 de M. le Préfet du Nord approuve le projet d'exécution.

Le dividende de 41 fr. 25 par action est maintenu.

1901.- Le dividende de l'exercice est ramené à 37 fr. 45 par action de 500 fr.

1902.- Le tronçon Pont de Neuville-cimetière de Tourcoing, longueur 312 mètres, est mis en service le 5 janvier 1902.

Nous croyons intéressant de reproduire ci-dessous un passage du Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale des Actionnaires du 30 mars 1903 faisant ressortir la situation générale de l'exploitation à cette époque :

"La crise industrielle dont les villes de Roubaix et de Tourcoing ont souffert en 1901 s'étant atténuée, nos recettes sont en augmentation sensible. Malheureusement, nos dépenses se sont encore accrues. Notre réseau, en effet, n'a pas été conçu, en 1894, pour une exploitation aussi intense que celle à laquelle nous avons été progressivement amenés. Nos recettes ont doublé en huit années ; mais, si notre trafic est devenu ce qu'il est aujourd'hui, notre matériel fixe et roulant, nos voies aérienne et souterraine, notre usine, tous nos services en général en ont subi la répercussion. Il en est résulté des dépenses d'entretien relativement élevées, dépenses qui ne feront que s'accroître jusqu'au jour, non lointain, où nous serons obligés d'effectuer des renouvellements très importants.

Les bénéfices actuels de l'exploitation ne doivent point vous faire perdre de vue cette situation que nous vous signalons dès maintenant, et dont nous nous sommes inspirés pour vous proposer des amortissements sur lesquels nous reviendrons lorsqu'il s'agira de répartir le solde bénéficiaire figurant au débit du compte de Profits et Pertes."

Il est distribué un dividende de 37 fr. 85 par action.

1903.- Nous relevons dans le rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée générale des Actionnaires du 4 mai 1904, l'intéressant passage ci-après :

"L'année qui vient de s'écouler a été pour notre Société la plus fructueuse de toutes, depuis 1894, année de mise en train. Nos recettes et nos bénéfices sont en augmentation sensible sur l'exercice précédent, lequel nous avait donné cependant des résultats très satisfaisants.

Nous devons vous dire, toutefois, que les bénéfices sur lesquels vous allez avoir à statuer, ont été réalisés au détriment de certains renouvellements que nous eussions opérés si nos conventions avec les villes de Roubaix et de Tourcoing avaient reçu l'approbation définitive de l'autorité compétente. Cette approbation ne peut tarder maintenant, notre Compagnie étant d'accord avec les deux villes depuis le 14 août 1903.

En conséquence, nous avons consenti, à partir du 1er janvier 1904, aux villes, aux populations et à nos agents, les avantages considérables stipulés à leur profit dans les conventions. Les tarifs, notamment, ont été réduits de 30 %.

Notre Société entre donc, avec l'année 1904, dans une nouvelle phase de sa vie sociale, et c'est en prévision des charges qui vont lourdement peser sur elle, que nous vous proposons de diminuer, à titre d'indication, le dividende du dernier exercice."

Le dividende distribué au cours de l'exercice, est de 36 fr. par action de 500 fr. (le capital est toujours de 3 000 000).

1904.- Malgré l'abaissement des tarifs de 30 %, le fléchissement des recettes de l'exercice n'est que de 9 000 fr. (1 130 557 au lieu de 1 139 850). C'est dire combien la réduction du prix des places et des abonnements était attendue par les populations.

Le dividende distribué est de 36 fr. 25 par action de 500 fr.

1905.- On se rappelle que, d'après les accords antérieurs (décrets du 26 avril 1880 et du 26 avril 1894) la concession de l'ensemble du réseau concédé à la Compagnie Nouvelle des Tramways de Roubaix-Tourcoing, devait expirer le 3 décembre 1920. On s'inquiète alors d'obtenir une prolongation de la concession et l'autorisation de construire de nouvelles lignes complétant le réseau existant. C'est ainsi qu'intervient :

30 avril 1905.- Décret déclarant d'utilité publique l'établissement des nouvelles lignes destinées à compléter les réseaux de tramways de Roubaix et de Tourcoing ; les lignes existantes formeront, avec ces nouvelles lignes ou tronçons de lignes, des réseaux soumis au même régime et au même cahier des charges. Ce décret approuve les conventions de rétrocession passées les 16-18 mars 1905 entre les villes de Roubaix et de Tourcoing et la Compagnie nouvelle des Tramways de Roubaix et de Tourcoing.

Pour les Tramways de Roubaix, la Convention a été établie entre M. Eugène MOTTE, député-maire de la ville de Roubaix et M. Alfred JOUBERT, administrateur délégué de la Compagnie nouvelle des Tramways de Roubaix et de Tourcoing. Elle s'applique aux lignes ci-après :

1°) - Lignes du réseau actuellement exploitées :

- Ligne n° 1 de Roubaix à Croix : Grand'Place, rue Neuve (aujourd'hui rue du Maréchal Foch) rue de Lille jusqu'à la

limite du territoire. Longueur exploitée : 1 475 m.

- Ligne n° 2 de l'Union à la Grand'Place (cette ligne se prolonge sur Tourcoing) rue de Tourcoing, rue du Collège, Grande Rue, Grand'Place. Longueur exploitée : 2 419 m.
- Ligne n° 3 de Roubaix à Wattrelos : Place de la Gare, rue de la Gare, Grand'Place, Grande Rue et Chemin de G.C. n° 9 jusqu'à la Grand'Place de Wattrelos. Longueurs exploitées :
 - sur Roubaix : 2 737 m.
 - sur Wattrelos : 1 283 m.ensemble : 4 020 m.
- Ligne n° 4 de Roubaix à Mouvaux : Grand'Place, rue St Georges (aujourd'hui rue du Général Sarrail) rue du Grand Chemin, rue de Mouvaux et Chemin de G.C. n° 9 jusqu'à la R.D. n° 22. Longueurs exploitées :
 - sur Roubaix : 1 410 m.
 - sur Tourcoing : 840 m.
 - sur Mouvaux : 920 m.ensemble : 3 170 m.
- Ligne n° 5 de Roubaix à Lannoy : Place de la Gare, rue de la Gare, Grand'Place, rue Pierre Motte, Bd Gambetta, rue de Lannoy et R.D. 19 jusqu'à la Place de Lannoy. Longueurs exploitées :
 - sur Roubaix : 3 909 m.
 - sur Lys-lez-Lannoy : 950 m.
 - sur Lannoy : 150 m.ensemble : 5 009 m.
- Ligne n° 6 de Tourcoing à Roubaix, par la Gare de Roubaix : avenue de la République, rue d'Alsace, Place de la Patrie, rue St Vincent de Paul, rue de l'Alma, Place de la Gare, Grand'Place. Longueur exploitée : 1 988 m.
- Ligne n° 7 de Roubaix à la Gare de Roubaix-Wattrelos : Place de la Gare, rue de la Gare, Grand'Place, rue Pierre Motte, Bd Gambetta, rue de Lannoy, Bd de Belfort, Place Faidherbe, Bd de Beaurepaire, rue de Valenciennes, Place de la Gare du Pile. Longueur exploitée : 3 370 m.
- Ligne n° 8 de la Fosse-aux-Chênes à la Gare de Roubaix : rue de la Chapelle Carette (aujourd'hui rue Henri Carette) rue de l'Alma. Longueur exploitée : 1 003 m.

2°) - Lignes nouvelles.-

- Ligne n° 2bis de Roubaix à Barbieux : Grand'Place, rue Neuve (aujourd'hui rue du Maréchal Foch) Bd de Paris, Bd de Douai, rue de Barbieux jusqu'à l'avenue des Villas. Longueur à construire : 1 200 mètres ; à exploiter : 1 650 m.
- Ligne n° 8bis du Bd de Metz à la Fosse-aux-Chênes, par la rue Daubenton et la rue de Tourcoing. Longueur à construire

et à exploiter : 650 m.

- Ligne n° 8ter (de l'Epeule) : Place de la Gare, rue de l'Alma, rue du Chemin de fer, rue de l'Alouette, rue de l'Epeule, Bd Montesquieu, Bd de Cambrai, Bd de Paris, Bd de Douai jusqu'à l'Hospice. Longueur à construire : 2 150 m. ; à exploiter : 2 350 m.
- Ligne n° 9 de la rue du Collège au Crétinier : rue Pellart, rue d'Audenaerde, rue Parmentier, boulevard de Strasbourg, rue de la Vigne, rue de Cartigny jusqu'à la limite du territoire de Roubaix. Longueur à construire : 1 750 m., à exploiter : 2 500 mètres (le tronçon rue Pellart, Place d'Audenaerde, rue Parmentier, Bd de Strasbourg, n'a jamais été construit. Le tronçon rue de la Vigne-rue de Cartigny s'est soudé à la ligne n° 8bis précédemment désignée et actuellement exploitée sous le nom de la ligne G.
- Ligne n° 10 de la Gare de Roubaix à l'avenue des Villas : Place de la Gare, rue de la Gare, Grand'Place, rue Neuve, rue du Moulin, rue de Beaumont, rue Claude Lorrain, rue Nicolas Poussin, boulevard du Cateau, Place du Travail, boulevard de Fourmies jusqu'à l'avenue des Villas. Longueur à construire : 2 450 m., à exploiter : 3 400 m.

Pour les Tramways de Tourcoing, la convention a été établie entre M. Gustave DRON, député-maire de la ville de Tourcoing et M. Alfred JOUBERT, précédemment désigné. Elle s'applique aux lignes ci-après :

1°) - Lignes du réseau actuellement exploitées :

- Ligne n° 1 de la Gare des Francs jusqu'à la Grand'Place : rue de Paris (R.D.22) partant de l'extrémité du territoire vers Mouvaux avec embranchement par la rue des Francs jusqu'à la Gare de Tourcoing-les-Francs avec un autre embranchement par la rue de la Vigne, jusqu'à ladite gare ; puis à partir du point de rencontre de la R.D. n° 14, la rue de l'Abattoir, la rue Nationale, Place Victor Hassebroucq, rue de l'Hôtel de Ville, Grand'Place, sur une longueur totale de 3 045 mètres.
- Ligne n° 2 de la Grand'Place de Tourcoing à la limite du territoire de Roubaix, par la rue de Tournai et la rue de Roubaix : Grand'Place, rue de Tournai (R.D.14) rue du Conditionnement, rue de la Gare, rue Louis Leloir, R.D.14 (rue de Roubaix) jusqu'à l'extrémité du territoire ; longueur à exploiter : 1 985 mètres.
- Ligne n° 3 de la Grand'Place à la limite du territoire vers Roubaix, par les boulevards : Grand'Place, rue Carnot, rue

Faidherbe, Place Thiers (aujourd'hui Place de la Victoire), boulevard Gambetta jusqu'à l'extrémité du territoire.
Longueur à exploiter : 2 091 m.

- Ligne n° 4 de la Grand'Place de Tourcoing à la Place de la Croix-Rouge : la Grand'Place, rue Carnot, rue Louis Leloir, rue Dervaux, rue de Guisnes, rue de la Croix-Rouge, Place de la Croix-Rouge ; longueur à exploiter : 3 008 mètres.
- Ligne n° 5 de la Grand'Place de Tourcoing au cimetière principal : Grand'Place, rue de l'Hôtel de Ville, Place Victor Hassebroucq, rue Nationale, rue Delobel, Place St Jacques, rue de Gand, rue du Pont de Neuville. Longueur totale à exploiter : 2 814 m.

2°) - Lignes nouvelles -

- Ligne n° 6 de la Grand'Place de Tourcoing à Mouvaux, par le Bd Gambetta, l'avenue Descat et la rue de Mouvaux, sur tout le territoire de Tourcoing et ensuite la rue de Roubaix sur le territoire de Mouvaux. Longueur totale à construire : 1 204 m., à exploiter : 4 750 m. (le tronçon rue de Mouvaux, sur le territoire de Tourcoing et rue de Roubaix sur le territoire de Mouvaux s'est soudé par la suite à l'actuelle ligne D).
- Ligne n° 7 du cimetière principal à la Croix-Rouge par la rue du Pont de Neuville jusqu'à la Place de la Croix-Rouge, de manière que les lignes n° 5 et 6 n'en forment plus qu'une seule avec la ligne n° 7, et que l'exploitation puisse en être faite circulairement. Longueur à construire : 1 150 m. Longueur totale à exploiter circulairement : 7 108 m.
- Ligne n° 8 de la Grand'Place à la rue de Roncq, par la rue de l'Hôtel de ville, la rue Nationale, la rue des Poutrains, la rue du Calvaire, la rue de la Latte et la rue de Roncq. Longueur à construire : 1 330 m. ; à exploiter : 2 060 m. (par la suite le tracé par la rue des Poutrains fut abandonné et cette ligne emprunta la rue Delobel et la rue du Calvaire) Longueur totale à construire : 1 330 m. ; à exploiter : 2 060 m.

La concession de ce nouveau réseau expire le 31 décembre 1955.

On procède aussi à la constitution de la Compagnie des Tramways de Roubaix et de Tourcoing, au capital de 5 000 000 de fr., suivant actes reçus par Me. FONTAINE, notaire à Roubaix, les 2 mars 1891, 9 janvier 1893, 5 mai 1894, 17 septembre 1896, 31 octobre et 29 décembre 1905. La Société prendra fin le 31 décembre 1955.

Nous établissons une ligne provisoire destinée à desservir l'exposition de Tourcoing, d'accord avec la Municipalité de cette ville.

Le dividende de l'exercice est fixé à 37 fr. 25 par action de 500 fr.

2 juin 1906. - On met en service la ligne reliant le cimetière principal de Tourcoing à la Croix-Rouge.

Nous relevons dans le rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale des Actionnaires du 6 juin 1907, le passage ci-après :

"Nous ne pouvons encore, en raison des deux grèves que nous avons subies en avril et mai, apprécier le rendement du nouveau réseau.

La première de ces grèves, celle des mécaniciens et chauffeurs, n'a duré que deux jours. La seconde, comprenant les wattmen et les agents du mouvement, les ouvriers des ateliers, des dépôts et de la voie, à qui se joignirent par esprit de solidarité et sur l'ordre qu'ils en reçurent de leur Chambre syndicale, les mécaniciens et chauffeurs de l'usine, se prolongea pendant quinze jours.

Il ne nous paraît plus possible maintenant d'éviter de pareilles cessations de travail, puisque les agents et ouvriers désertent leur poste avant d'attendre que leurs demandes soient examinées.

Cela est d'autant plus regrettable que nulle autre Compagnie de la région ne paie des salaires plus élevés, sans compter la participation aux bénéfices à laquelle le personnel est associé depuis 1894."

Pour l'examen 1906, le dividende est fixé à 35 fr. aux actions anciennes (n° 1 à 6 000) et à 16 fr. 25 aux actions nouvelles (n° 6 001 à 10 000). Le capital est en effet passé à 5 000 000 de fr.

2 mars 1907. - On met en service les lignes dites de Barbieux (Abis) du Raverdi (Bd de Fourmies) de l'Epeule, du Bd de

Metz à la Fosse-aux-Chênes, du Bd Descat.

Nous relevons dans le rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale des Actionnaires du 30 juin 1908, l'intéressante relation ci-après :

"Cet exercice marque une phase nouvelle de la vie sociale de notre Compagnie. C'est en effet le 3 mars 1907 que l'exploitation de notre nouveau réseau a commencé, et c'est également en 1907 que nous avons eu avec nos agents notre premier conflit alors que, depuis plus de quatorze ans, nous nous étions toujours mis d'accord, sans intermédiaire, sur leur situation matérielle, tant au point de vue pécuniaire qu'au point de vue de l'amélioration des services de l'exploitation.

Notre rapport du mois de juin de l'année dernière vous a déjà entretenus de la grève d'avril et mai 1907 ; nous n'y revenons aujourd'hui que pour vous signaler la diminution de recettes ainsi que l'augmentation de dépenses qui en sont résultées. La diminution de recettes s'explique d'elle-même ; quant à l'augmentation des dépenses, elle est due à la grève elle-même, au repos hebdomadaire, et à l'élévation du prix de certains salaires ; nos agents s'en trouvent eux-mêmes, cette année, les premières victimes, puisqu'il ne nous est pas possible, pour la première fois depuis l'année 1896, de leur distribuer une part dans les bénéfices. D'un autre côté, la hausse des matières premières et notamment des combustibles (hausse que toutes les compagnies de transport ont eu à supporter en 1907) et le commencement de réfection de notre ancien réseau, qui n'a pas été sans apporter une gêne sensible dans notre exploitation, sont également des facteurs importants de l'accroissement des dépenses.

Quant à nos recettes, déjà diminuées du fait de la grève, elles l'ont été encore pour deux autres causes : 1°) l'absence en 1907 des recettes que nous avait données l'exposition de Tourcoing en 1906 ; 2°) la suppression, en 1907, de notre participation dans les produits de la ligne n° 1 (Grande Place de Roubaix à Croix) qui était exploitée pour notre compte par la Compagnie des Tramways électriques de Lille et de sa banlieue, et dont la ville de Roubaix, lors de la rédaction de la nouvelle convention, s'était réservé le droit de retirer l'exploitation à notre Compagnie.

Notre dernier rapport vous a déjà entretenus du contrat que nous avons passé pour la fourniture du courant à notre Compagnie. Ce contrat a aujourd'hui reçu son exécution : le 29 décembre 1907, la Société l'"Energie électrique du Nord

de la France" dont l'usine centrale de production est à Wasquehal, a mis en service la sous-station établie à Roubaix et a commencé à alimenter le réseau de Roubaix ; le 5 mai 1908, elle a mis en service la sous-station de Tourcoing qui alimente le réseau de Tourcoing. Depuis cette date, les deux réseaux sont entièrement alimentés de courant par l'"Energie Electrique". Notre usine du Laboureur a donc pu être complètement arrêtée. Il en résultera, dans l'avenir, une réduction importante du prix du courant, et, par suite, une économie notable dans les frais d'exploitation.

Nous nous sommes préoccupés très fortement d'assurer à notre réseau un nouveau développement de recettes en améliorant nos conditions d'exploitation.

Nous avons pu transformer un certain nombre de remorques d'été en remorques d'hiver.

Nous avons passé des commandes pour le remplacement d'équipements de voitures en service et, enfin, nous avons, de concert avec les municipalités intéressées, procédé à l'étude d'un nouveau type de voiture automotrice qui sera muni de deux moteurs de 30 chevaux.

Nous sommes sur le point de passer la commande de dix de ces automotrices et de cinq remorques.

Nous comptons procéder à une réfection méthodique de nos voies et lignes aériennes de façon à diminuer dans des proportions importantes les frais d'entretien courant.

Afin de poursuivre énergiquement l'exécution de ce programme, nous avons, depuis la clôture de l'exercice, confié le soin de diriger l'exploitation, à nos collègues, M. GIROS et M. LOUCHEUR, et appelé aux fonctions de directeur, M. DUMAS, qui avait dirigé déjà dans la région de Lyon, d'importantes exploitations de tramways.

Nous sommes heureux de pouvoir vous dire que nous augurons bien de ces mesures et qu'après les délais nécessaires à la mise en marche des nouvelles installations, nous espérons voir se relever le produit net de votre réseau."

Dans ce même rapport, nous relevons le passage ci-après :

"Nous vous signalons notamment que depuis la clôture de l'exercice, nous avons traité avec la Maison GIROS et LOUCHEUR, qui est représentée dans notre Conseil d'administration par ses deux membres, MM. GIROS et LOUCHEUR, dans le but d'effectuer les travaux neufs et les travaux de

réfection de notre réseau.

Nous avons, en effet, considéré que notre Compagnie avait avantage à opérer ainsi. Nous profitons, de cette façon, de l'organisation des services techniques centraux de cette maison et aussi de l'organisation spéciale qu'elle a créée dans la région du Nord pour effectuer les importants travaux qui lui ont été confiés par la Société "Energie Electrique du Nord de la France".

Nous nous sommes réservé le droit soit de traiter à forfait, sur des prix de série établis d'un commun accord, soit de faire effectuer les travaux en régie avec la majoration d'usage pour frais généraux et bénéfices."

Le dividende de l'exercice est fixé à 25 fr. pour chacune des 10 000 actions de 500 fr.

1908.- Au cours de l'Assemblée Générale Extraordinaire du 6 novembre 1908, il est décidé la création d'obligations à 4 % pour une somme de 2 000 000 de fr. Cette émission est destinée au financement des travaux que nous avons mentionnés à l'exercice précédent.

Dividende de l'exercice : 25 fr.

29 septembre 1909.- Décret portant déclaration d'utilité publique :

- d'un prolongement jusqu'à Wattrelos, de la ligne n° 3 du réseau des tramways de Roubaix ;
- d'un prolongement jusqu'à Toufflers, de la ligne n° 5 du même réseau ;
- d'un raccordement, par le boulevard de Metz, des lignes actuelles n° 8bis et n° 9 du même réseau (ledit raccordement formera, avec les anciennes lignes nos 8, 8bis et 9, une nouvelle ligne n° 9 dite de la Gare de Roubaix à la Halte du Crétinier). Ce décret approuve l'avenant à la convention des 16-18 mars 1905 passé le 28 juillet 1909 entre le Maire de Roubaix et la Compagnie des Tramways T.R.T.

Dividende de l'exercice : 25 fr. par action de 500 fr.

25 février 1910.- Arrêté de M. le Préfet du Nord approuvant l'exécution des travaux de la ligne n° 3bis de Wattrelos à Herseaux.

7 avril 1910.- Arrêté de M. le Préfet du Nord approuvant l'exécution des travaux du prolongement de la ligne n° 5bis de Lannoy à Toufflers.

15 mai 1910.- Nous ouvrons à l'exploitation le tronçon de la ligne B situé entre la Place de Wattrelos et le Poste des Douanes françaises.

6 juin 1910.- Arrêté de M. le Préfet du Nord approuvant le projet d'exécution dressé par la Compagnie T.R.T. le 14 janvier 1910 pour l'équipement électrique des lignes n° 3 de Wattrelos à Herseaux et n° 5 de Lannoy à Toufflers.

1er janvier 1911.- Mise en service du prolongement de la ligne C de Lannoy à Toufflers.

Extrait du "Journal de Roubaix" du 1er mars 1911 :

- Nombre de voitures mises en service sur chaque ligne :

Ligne A	- Grand'Place de Roubaix à Place de Tourcoing par Fosse-aux-Chênes	7
" Abis	- Grand'Place à rue de Barbieux	2
" B	- Gare de Roubaix à Place de Wattrelos	9
" C	- Gare de Roubaix à Toufflers	8
" D	- Grand'Place de Roubaix à Mouvaux	4
" E	- Grand'Place Roubaix à Place St Christophe à Tourcoing, par les boulevards	10
" H	- Gare de Roubaix à Gare du Pile	3
" I	- Grand'Place Roubaix au Bd de Fourmies	3
" K	- Hospice Barbieux - Gare - Crétinier	6
" L	- Place Tourcoing à Gare Tourcoing-lez-Francis	2
" M	- Circulaire	6
" N	- Anciennes lignes N et P fusionnées reliant extrémité du Bd Descat à rue de Roncq à Tourcoing	5

Total : 65

N.B. Par la suite, les lignes D et I furent fusionnées sous le nom de ligne IX, aujourd'hui ligne D.

1er novembre 1912.- M. DUMAS, directeur de la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing est appelé à Paris à la direction de plusieurs réseaux de tramways. Il est remplacé par M. VARLET, ancien directeur des Tramways de Cambrai.

1913.- Extrait du "Journal de Roubaix" en date du 18 septembre :

Tramways de Roubaix-Tourcoing.-

Traction et force motrice.

L'usine de production d'énergie électrique est située au Laboureur et comporte :

- 6 générateurs multitubulaires système Babcock & Wilcox de 91 m2 de surface de chauffe vaporisant 1 200 Kos à l'heure ;
- 2 générateurs Babcock & Wilcox avec surchauffeur vaporisant chacun 2 000 Kos à l'heure
- 11 pompes Worthington, 2 réfrigérants, 1 épurateur d'eau,
- 6 machines à vapeur fixes type Corkiss de 150 CV d'une vitesse de 160 tours par minute,
- 1 machine à vapeur à soupape système Lenz de 600 CV 125 tours,
- 7 dynamos

Le matériel roulant comprenait à cette date (non compris la ligne F exploitée par les Tramways de Lille (Lille-Roubaix) :

- 2 voitures automotrices à 2 moteurs de 15 CV
- 9 voitures automotrices à 1 moteur de 25 CV
- 36 voitures automotrices à 2 moteurs de 20 CV
- 40 voitures automotrices à 3 moteurs de 30 CV
- 22 voitures de remorques à caisse fermée
- 12 voitures de remorques à caisse transformable
- 12 voitures de remorques à caisse ouverte
- 1 voiture de remorque à plateforme centrale

134 voitures comportant 2 015 places assises et 2 708 debout.

Le parcours moyen d'une voiture automotrice a été, par jour, en 1912, de 155 Km.

Le personnel employé sur ces lignes comprend 337 personnes.

Une statistique intéressante (Journal de Roubaix du 26 février 1914).

Pour l'année 1913, le nombre de voyageurs transportés a été de 22 131 999. Le total des recettes a été de

2 129 339 fr. 20 suivant détail ci-dessous :

<u>Ligne</u>	<u>Voyageurs</u>	<u>Recettes</u>
A (Roubaix à Tourcoing par Fosse-aux-Chênes)	2 065 344	209 469,49
Abis (de Roubaix à l'avenue des Villas)	245 075	22 195,53
B	4 348 262	439 351,14
C	3 191 935	338 618,30
D	1 273 696	125 274,82
E (Roubaix à Tourcoing par les boulevards)	4 052 183	393 131,41
H	740 693	64 342,40
I	564 136	48 037,47
K	1 869 530	177 932,72
L (Place de Tourcoing - Gare des Francs)	564 387	45 910,29
M	2 352 268	194 526,45
NP (Bd Descat - Place de Tourcoing rue de Roncq)	<u>864 490</u>	<u>70 549,18</u>
	22 131 999	2 129 339,20

Le dividende de l'exercice est fixé à 27 fr. 50 par action.

Années 1914 à 1918.- Nos archives concernant cette période font presque complètement défaut. Le tableau comparatif des recettes et des dépenses de l'exploitation année par année depuis l'année 1894 jusqu'en 1918, que nous reproduisons ci-après, nous indique cependant que, pendant ces 5 années de guerre, l'exploitation se poursuivait avec de grandes difficultés certes, mais de manière à permettre encore à la population civile, d'être, dans certaines limites, transportée.

Nous fûmes évidemment astreints à mettre à la disposition de l'ennemi une partie de nos moyens de transport et à subir de nombreuses réquisitions. Nos installations firent l'objet de dégâts plus ou moins importants (lignes, appareils de voie, ouvrages d'art). Le matériel roulant lui-même, par suite de la rareté des matières et des difficultés extrêmement grandes que l'on rencontra dans l'exécution des travaux d'entretien, subit de graves déprédations. Nous déposâmes évidemment un dossier de dommages de guerre qui, en 1919, aboutit à une demande d'indemnité de 8 612 000 fr. Par la suite, après de nombreux pourparlers, discussions, jugements et correspondances, cette somme fut ramenée à 3 291 495 fr.

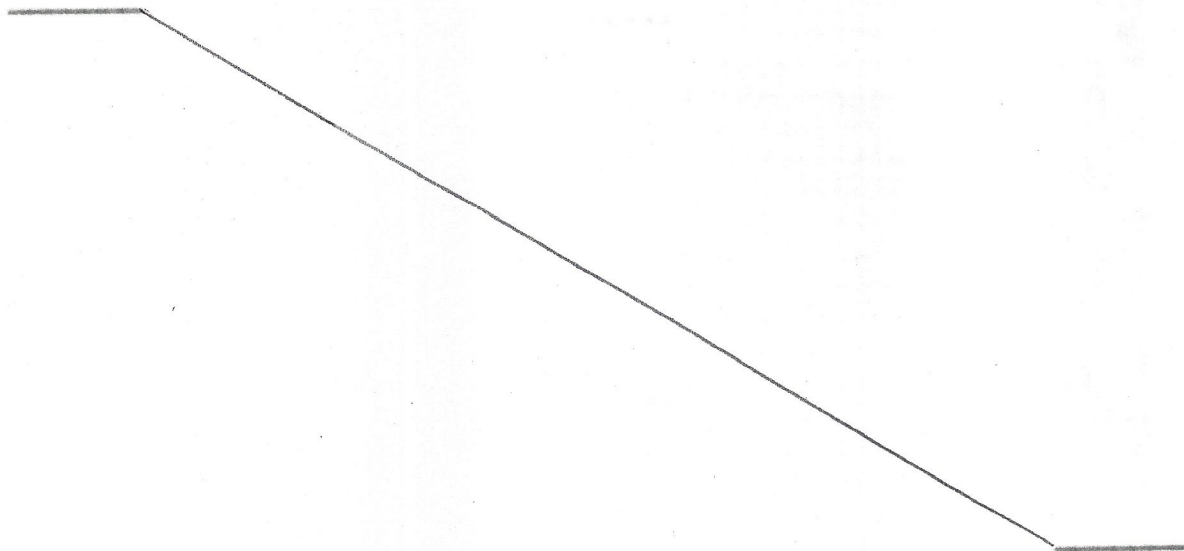
1919.- Le dossier de notre demande d'indemnité pour dommages résultant des faits de guerre, a été déposé à la Préfecture du Nord en août 1919.

Il est question du projet de fusion avec le réseau voisin de l'E.L.R.T.

Malgré les difficultés dues à l'après-guerre, le compte de Profits et Pertes comporte un solde créditeur de 263 158 fr. permettant la réparation d'un dividende de 5 %, soit 25 fr. à chacune des 10 000 actions.

L'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires du 2 août 1919 décide de clore l'exercice 1914 au 31 juillet et à fusionner tous les exercices de guerre en un seul exercice commençant le 1er août 1914 et se terminant le 31 décembre 1918.

Nous reproduisons ci-après l'état comparatif des recettes et des dépenses de l'exploitation (impôts déduits) depuis l'année 1894, dont nous avons parlé ci-dessus.



Etat comparatif des recettes et des dépenses de
l'exploitation (impôts déduits)
par année

Années	Recettes	Dépenses	Bénéfice net	Proportion des dépenses avec les recettes
1894 (1)	243 325,65	128 659,76	114 665,89	
1895	558 802,92	368 134,26	190 668,66	65
1896	848 558,05	497 446,43	351 111,62	58
1897	877 472,90	504 590,06	372 882,84	56
1898	913 967,86	508 506,89	405 460,97	54,8
1899	989 517,88	537 367,36	452 150,52	53,5
1900	1 037 724,02	574 363,86	463 360,16	54,6
1901	1 045 677,16	616 348,52	429 328,91	58,4
1902	1 093 464,58	640 426,30	453 038,28	58,6
1903	1 139 850,92	656 722,57	483 128,35	57,6
1904	1 130 557,--	720 448,19	410 108,81	63,7
1905	1 215 014,26	777 102,12	437 912,14	63,9
1906	1 319 120,67	837 761,37	481 359,30	63,5
1907	1 266 797,73	924 659,75	342 137,98	72,9
1908	1 409 613,19	1 079 440,27	330 172,92	76,5
1909	1 560 523,70	1 125 037,59	435 486,11	72,-
1910	1 755 660,66	1 209 261,50	546 399,15	68,8
1911	2 092 322,66	1 520 084,72	572 237,94	72,6
1912	1 988 454,96	1 342 380,75	646 074,21	67,5
1913	2 075 411,55	1 600 114,42	475 297,13	77,1
1914 (2)	1 269 854,90	985 852,10	284 002,80	77,6
1914 (3)	346 844,35	(4) 411 058,87 (Perte)	64 214,52	118,4
1915	741 274,10	(4) 683 047,59	58 226,51	92,1
1916	1 116 360,20	(4) 794 040,09	322 320,11	71,1
1917	1 470 198,20	(4) 999 187,57	471 010,63	68
1918	992 039,10	(4) 819 986,59	172 052,51	82,6

- (1) - Du 1er mai au 31 décembre 1894 (année de mise en train)
 (2) - Sept mois, du 1er janvier au 31 juillet 1914
 (3) - Cinq mois, du 1er août au 31 décembre 1914
 (4) - Ce chiffre ne comprend pas les dommages de guerre

1920.- Cet exercice est marqué par une grève de 53 jours à partir du 12 mai 1920 ; cause : augmentation de salaire réclamée par le personnel.

Le dividende est porté à 4 %, soit 20 fr. à chacune des 10 000 actions.

Années 1921 et 1922. - Ces deux exercices ne présentent pas de faits saillants et se sont écoulés principalement sous le signe des tractations qui furent engagées avec les villes et l'administration afin d'obtenir l'autorisation de fusionner l'exploitation du réseau des Tramways de Roubaix-Tourcoing avec celui de l'Electricité Lille-Roubaix-Tourcoing et avec les Tramways d'Armentières. Cette fusion fut définitivement réalisée le 11 novembre 1922 avec effet rétroactif à partir du 1er janvier 1922. Nous donnons dans l'historique relatif à la Société E.L.R.T. des renseignements plus complets sur cette fusion des trois Sociétés.

Rappelons toutefois que le 20 septembre 1921, intervint un décret approuvant l'avenant des 28 avril et 11 mai 1921 entre les maires de Roubaix et de Tourcoing en vue de l'aliénation de l'Usine génératrice du Laboureur (autorisation de mettre en vente 6 groupes électrogènes de 100 Kw, 1 groupe électrogène de 400 Kw, 11 pompes Worthington, 2 réfrigérants, 1 épurateur, 1 pont roulant.

TRAMWAYS D'ARMENTIERES

Société au Capital de 1 000 000 fr divisé en 10 000
actions de 100 fr.

Siège Social 8 rue de la Bourse, LYON

Status déposés en l'étude de M. DUFOUR, notaire à Armentières

Ces statuts mentionnent que la première Assemblée Générale aura lieu le 17 novembre 1897 à Paris.

- Convention en date du 21 octobre 1899 entre la ville d'Armentières et la Compagnie des Tramways d'Armentières.

La ville d'Armentières s'engage à solliciter de l'Etat, pour une durée de 60 ans, la concession d'un réseau de tramways à traction électrique destiné au transport des voyageurs dans la ville d'Armentières. La ville s'engage en outre à rétrocéder à la Compagnie des Tramways d'Armentières la concession qu'elle obtiendra de l'Etat. La Compagnie des Tramways d'Armentières verse à la ville d'Armentières une subvention de 75 000 fr.

- Décret du 26 janvier 1900.-

Les deux lignes constituant le réseau d'Armentières (gare d'Armentières au Rizet frontière belge ; passage à niveau d'Armentières à Nieppe) sont déclarées d'utilité publique et la ville est autorisée à pourvoir à sa construction et à son exploitation suivant dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément au Cahier des charges annexé au décret.

Le réseau, qui était entièrement en exploitation en 1914, a cessé complètement toute activité le 4 octobre 1914.

A l'armistice, en 1918, la Compagnie des Tramways d'Armentières n'a plus retrouvé que des ruines, d'où dossier de dommages de guerre déposé par application de la loi du 17 avril 1919.

Un décret en date du 31 mai 1922 a approuvé la fusion, entre les mains de E.L.R.T., de la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing et de la Compagnie des Tramways d'Armentières.

2 juin 1923.- Avenant entre la ville d'Armentières et la Société E.L.R.T. approuvant la substitution de cette Société à la Compagnie des Tramways d'Armentières comme rétrocessionnaire du réseau d'Armentières.

Un décret en date du 25 janvier 1924 a approuvé l'avenant à la Convention du 21 octobre 1899 entre la ville d'Armentières et E.L.R.T. consacrant la substitution de cette dernière à la Compagnie des Tramways d'Armentières comme rétrocessionnaire de la concession primitive.

Une décision du 26 décembre 1932 de la commission Supérieure des Dommages de Guerre, a fixé à la somme de 4 486 734 fr. le montant de l'indemnité due à E.L.R.T. au titre des dommages de guerre du réseau d'Armentières.

Une procédure en vue du déclassement du réseau des Tramways d'Armentières fut ouverte à partir de 1932 avec la ville d'Armentières et le Service du Contrôle des Voies Ferrées d'Intérêt Local, et par décret en date du 23 avril 1934, le réseau des Tramways d'Armentières fut définitivement déclassé.

Ce décret approuvé la Convention intervenue le 10 mars 1934 entre le maire d'Armentières au nom de la ville et la Société l'E.L.R.T. pour fixer les conditions de déclassement.

Société l'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING

HISTORIQUE - EVENEMENTS PRINCIPAUX

4 février 1904. - Convention entre M. le Préfet du Nord et M. MONGY, ingénieur. Le Département du Nord concède à M. MONGY, la construction et l'exploitation du réseau de tramways décrit à l'article 2 du Cahier des Charges du 26 février 1904.

M. MONGY, concessionnaire, s'engage à verser dans la caisse du Département du Nord, à titre de fonds de concours pour la construction de la R.D. n° 27 (Grand boulevard de Lille à Roubaix et à Tourcoing) une subvention totale de 2 000 000 dans les conditions ci-après :

500 000 fr. 7 mois après la promulgation du décret déclarant d'utilité publique la construction du boulevard ; ce versement comprend les 100 000 fr. déjà versés le 29 mai 1903 ;

500 000 fr. 3 mois après le 1er versement

500 000 fr. 3 mois après le 2ème versement

300 000 fr. 6 mois après le 3ème versement

200 000 fr. 3 mois après le 4ème versement

à la condition que la remise soit faite, au concessionnaire, de la plateforme du boulevard.

Cette subvention de 2 000 000 étant consentie par M. MONGY, il est formellement stipulé que le Département n'accordera aucune nouvelle concession de tramways empruntant le boulevard projeté destiné à relier Lille-Roubaix et Tourcoing, pendant toute la durée de la concession, laquelle prendra fin le 1er octobre 1968.

22 février 1904. - Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le Département du Nord, d'un réseau de tramways

à traction mécanique destiné au transport des voyageurs et des marchandises et comprenant les lignes suivantes :

- 1°) - Lille (Place St Martin) à Tourcoing (Place Charles Roussel) et Lille (Place des Buisses) à Roubaix (Place de la Liberté) avec embranchement sur la Place aux Bleuets à Lille.
- 2°) - Lille (Place des Buisses) à Leers
- 3°) - Hem à Roubaix (Place de la Liberté)
- 4°) - Leers au Blanc Four à Roncq
- 5°) - Leers à Roubaix (Place de la Liberté)

Le Département du Nord est autorisé à pourvoir à la construction et à l'exploitation du réseau de tramways dont il s'agit, suivant les dispositions de la loi du 11 juin 1880 et conformément à la Convention du 4 février 1904 et au Cahier des Charges du 26 février 1904.

26 février 1904. - Cahier des Charges, donnant à l'article 2, l'itinéraire détaillé qui sera emprunté par les lignes énumérées au décret d'utilité publique du 22 février 1904.

Toutes clauses à appliquer en fin de concession sont précisées aux articles 16 - 17 - 18 - et 19 de ce Cahier des Charges

Compagnie du Central Electrique du Nord
Lille-Roubaix-Tourcoing

15 avril 1905. - Réunion de l'Assemblée Générale constitutive de la Société Anonyme "Le Central Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing" au capital de 12 000 000 divisé en 48 000 actions de 250 fr.

L'Assemblée représentant l'unanimité du capital, est déclarée régulièrement constituée.

M. Georges VANDAMME, président, remet à chacun des membres de l'Assemblée, une expédition des statuts de la Société, établis suivant acte reçu par Me. VANLAER, notaire à Lille, le 8 avril 1905.

Il est fait déclaration, par M. Alfred MONGY, fondateur de la Société en formation, que les 48 000 actions de la Société dont s'agit, ont été entièrement souscrites et que chaque souscripteur a versé une somme égale au 1/4 du montant des actions par lui souscrites, soit au total : 3 000 000 fr.

lequel se trouve déposé à la Banque "Le Crédit du Nord".

M. le Président donne lecture des statuts de la Société.

25 mai 1905.- Réunion de l'Assemblée Générale Extraordinaire.

L'Assemblée Générale ratifie l'accord passé entre le Conseil d'Administration et M. MONGY pour la substitution de la Société au concessionnaire (M. MONGY) dans les charges et bénéfices de la concession et accepte les conditions indiquées par le concessionnaire, c'est-à-dire le remboursement par la Société à M. MONGY des avances par lui faites, savoir :

- pour la constitution de la première partie de la subvention versée au Département.....fr. 500 000
- pour frais d'études et frais généraux pendant les cinq années que le réseau départemental était à l'étude, soit.....fr. 161 000

19 août 1905.- Assemblée Générale Extraordinaire sous la Présidence de M. Amédée DESCUBES, Président du Conseil d'Administration.

Cette Assemblée Générale décide de supprimer le mot "Central" dans le titre de la Société qui sera dénommée dorénavant "L'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing".

Il est également décidé qu'à l'article 20 des statuts, il sera ajouté le paragraphe suivant :

"Le Président du Conseil d'Administration et la majorité des administrateurs de la Société, seront de nationalité française".

Années 1906 et 1907.- Les archives de la Société ne fournissent aucun renseignement sur son activité à cette époque. On sait pourtant qu'on procéda alors à la construction des lignes et des dépôts de Leers et de Marcq en Baroeul, ainsi qu'à l'achat du matériel roulant.

Tous les travaux de Génie civil (construction des voies terrestres et aériennes, construction des dépôts) furent confiés à la Société l'Union des Tramways de Bruxelles, avec comme directeur local, M. GARNIER.

Ici nous ouvrirons une parenthèse : tous les travaux de pose des voies furent confiés, à la tâche, à des sous-

traitants, ce qui était certainement favorable au point de vue du rendement et des prix de revient. Mais cette façon de procéder fut extrêmement préjudiciable à la tenue des installations. Nous voulons parler surtout des voies Broca en pavage ou en empierrement qui firent l'objet de travaux hâtifs et d'implantations souvent défectueuses. Les joints n'étaient naturellement pas soudés et étaient simplement constitués par des éclisses plus ou moins bien serrées. Les connexions devant assurer la continuité électrique de la voie étaient souvent ou absentes ou mal connectées. Les tronçons de voies en courbe comportaient des cintrages irréguliers. Pas de paraboles de raccordement avec les alignements droits naturellement ; les tronçons en courbe d'assez grand rayon n'avaient pas été cintrés à la machine et les joints assemblant les tronçons de rails présentaient des "becs" disgracieux où l'usure se localisait rapidement. Le résultat de cette pose défectueuse fut le suivant : en 1920, soit après une dizaine d'années d'exploitation qui n'était pas intensive, de nombreux rails étaient "croqués" dans les courbes, de nombreux joints comportaient des cuvettes provoquant des chocs de plus en plus accusés au passage des voitures. Nous nous rappelons très bien les voies de la rue des Guinguettes à Fives, aujourd'hui rue E Jacquet, que nous parcourions tous les jours à pied vers 1920, ce qui nous donna souvent l'occasion de déplorer son état lamentable après 12 ans seulement de mise en service. Nous eûmes ainsi à procéder alors à des travaux de réfection importants et coûteux et souvent à des renouvellements que nous estimons aujourd'hui prématurés pour des voies n'ayant eu qu'une assez faible utilisation.

Les importants travaux que nous avons dus effectuer aux voies Broca du réseau de l'E.L.R.T. entre 1919 et 1925 sous le couvert parfois de dommages de guerre assez discutables, nous ont montré l'intérêt qu'il y avait à soigner la pose dès la construction des lignes.

C'est ainsi que la ligne n° 5 de Lille à Marquette, construite en 1926 et presque entièrement constituée de voie Broca en pavage, fut établie d'après toutes les règles de l'art (piquetages soignés et bien suivis, surtout dans les courbes, raccordements paraboliques, joints soudés par aluminothermie et parfaitement rabotés). Aujourd'hui, en 1951, après 25 ans d'un service assez important, les installations sont encore presque intactes et n'ont réclamé qu'un minimum de dépenses d'entretien.

Nous n'avons aucune observation à faire en ce qui concerne les lignes aériennes, et en particulier la ligne caténaire à portée de 100 mètres qui, à l'époque, fut une innovation hardie ayant donné, à l'usage, d'excellents résultats.

On ne peut, par ailleurs, qu'admirer les réalisateurs des motrices 400 actuellement encore en service sur nos lignes du boulevard et qui, malgré les 2 guerres de 1914 et de 1939 et les trafics extraordinairement denses auxquels elles eurent

à faire face, continuent, après 43 ans, à assurer un service correct sans être tellement dépassées par la mode et les tendances actuelles.

Terminons cette digression dont nous nous excusons, et reprenons le cours des événements.

9 mai 1908.- Mise en exploitation de la ligne de Lille à Leers :
15 Km 660

10 juillet 1908.- Mise en exploitation de la ligne Hem-Roubaix :
5 Km 666

3 avril 1909.- Mise en service de la ligne Leers-Roubaix :
4 Km 905

11 décembre 1909.- Mise en service de la ligne Lille-Roubaix :
10 Km 897, et de la ligne Lille-Tourcoing : 11 Km 538

En 1909 se sont poursuivis les pourparlers avec la ville de Lille et l'Administration, au sujet du tracé définitif et du terminus dans cette ville des lignes Lille-Roubaix-Tourcoing et Lille-Leers.

1910.- On lit dans le rapport du Conseil d'Administration de cette époque, les renseignements ci-après, qui paraissent intéressants à faire ressortir :

Matériel roulant.-

- Petites lignes.- Voitures à 2 essieux "du type le plus récent à bancs transversaux, plateforme vaste et bienabritée à chassis mobile les transformant, pour l'été, en voitures mi-ouvertes ; leur décoration claire et gaie a été soignée tout particulièrement ; l'équipement Westinghouse comporte 2 moteurs de 30 CV".
- Lignes du boulevard.- Voitures à boggies à grande vitesse, munies de remorques. "Elles sont luxueuses ; leur suspension double, semblable à celle des wagons-lits leur assurera un roulement extrêmement doux et 4 moteurs de 40 CV leur permettront une vitesse de grande allure ; le chauffage de ces voitures est assuré par des chaufferettes électriques ; le refroidissement de la voiture est réduit au minimum par l'installation de guichets permettant au receveur de faire sa perception sur les plateformes sans ouverture des portes.

La direction de chaque voiture est indiquée par des boules de couleur fixées à chaque extrémité du toit, lumineuses la nuit".

Le courant est mené aux voitures par une double ligne de trolley s'alimentant à 4 sous-stations appartenant à E.E.N.F. situées à la Madeleine, Tourcoing, Roubaix et Leers.

Deux dépôts ont été prévus : l'un est à Leers, terminus de 3 lignes et l'autre à Marcq-en-Baroeul, sur notre ligne principale de Lille-Roubaix-Tourcoing. Ce dernier comprend en outre l'atelier central de réparations.

La ville de Lille donne son accord pour que le point d'aboutissement de nos lignes Lille-Roubaix-Tourcoing se fasse à la Place du Théâtre où "une nouvelle Bourse du Commerce et un théâtre grandiose doivent être érigés".

La ligne Lille-Leers, dont le terminus initial était prévu à la Place des Buissonnes, doit être prolongée jusqu'à la Place du Théâtre pour venir se souder à la ligne principale du boulevard (ce raccordement ne sera jamais réalisé).

Le courant est fourni par l'E.E.N.F. par sa "puissante usine de Wasquehal" qui comprenait au début deux groupes de 1 500 Kw ; cette puissance fut, par la suite, portée à 10 000 Kw par l'installation de deux autres groupes de 3 600 Kw.

Le temps de parcours prévu entre Lille-Roubaix et Lille-Tourcoing était, à cette époque, de 25 minutes. Départs toutes les 10 minutes les jours de semaine et toutes les 7 minutes 1/2 les dimanches.

Ces lignes, au point de vue technique, présentent, disaient-elles, des particularités intéressantes : voitures à bogies et lignes aériennes à suspension caténaire double, à prise de courant par trolley avec des portées de 100 mètres.

30 juin 1911.- Délibération du Conseil d'Administration qui se réunit au Siège de la Société, 4 rue de la Chambre des Comptes à Lille. Présidence de M. Amédée DESCUBES. Le Conseil décide de porter le capital social à la somme de 14 000 000 de fr par

l'émission, en une seule fois, de 8 000 actions nouvelles de 250 fr. chacune à souscrire entièrement en espèces.

3 novembre 1911.- Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires, qui se sont réunis à Paris à l'Hôtel de la Société des Ingénieurs Civils, 19 rue Blanche.

M. THADEE NATANSON occupe le fauteuil de la Présidence. M. GUILLON, Directeur de la Société, est désigné comme Secrétaire de séance.

L'Assemblée Générale reconnaît sincère et véritable la déclaration de souscription et de versement de l'augmentation de capital de 2 000 000 de fr., déclare que l'augmentation de capital est réalisée et que le capital social est porté, en conséquence, à 14 000 000 de fr.

L'Assemblée Générale donne autorisation au Conseil d'Administration, d'emprunter, sous forme d'émission d'obligations une somme de 10 000 000 de fr. (cet emprunt est jugé nécessaire en vue de faire connaître à l'Autorité supérieure qui va octroyer à la Société les concessions des trois nouvelles lignes (Lille-Armentières, Lille-Halluin et Lille-Wambrechies) quels sont les moyens financiers dont on disposera..

21 décembre 1911.- Assemblée Générale Extraordinaire sous la Présidence de M. THADEE NATANSON. M. GUILLON, Directeur de la Société, est désigné comme Secrétaire de séance.

Cette Assemblée était convoquée dans le but de rendre définitive la résolution provisoire votée le 3 novembre 1911 relative à l'augmentation de capital de la Société, de 12 000 000 à 14 000 000 fr.

1er janvier 1912.- Mise en service de la ligne D de Leers à Roncq (l'exploitation s'arrête au P.N. du Pied-de-Boeuf, le Passage Supérieur à construire à cet endroit pour franchir les voies de la Compagnie du Nord n'étant pas encore établi).

25 mars 1912.- Assemblée Générale Extraordinaire. Présidence : M. THADEE NATANSON, Secrétaire de séance : M. GUILLON.

Il est rappelé que la Société poursuit les démarches en vue de l'obtention de la concession des trois nouvelles lignes Lille-Armentières, Lille-Halluin, Lille-Wambrechies et d'une quatrième ligne de Lille à Baisieux en vue d'une communication

directe entre Lille et Tournai. La réalisation de ce programme entraînera la nécessité de réunir de nouveaux moyens financiers et cette Assemblée Générale Extraordinaire, après avoir entendu le rapport du Conseil d'Administration, décide que le capital social pourra être augmenté, en une ou plusieurs fois, d'une somme totale de 11 000 000 de fr. par la création de 44 000 actions nouvelles de 250 fr. chacune, de façon à porter à 25 000 000 le capital de la Société.

Toutefois, il est précisé que les 11 000 000 de l'augmentation du capital actions ne se cumuleront pas avec les 10 000 de fr. du capital obligations précédemment voté. Si l'autorisation d'émettre des obligations est obtenue, ce moyen financier sera préféré à une émission d'actions.

X
X X

C'est en 1912 que se situe le plus grave accident qui se soit produit au cours de l'existence de la Société.

Le dimanche 21 janvier 1912, en effet, à 8 h 40 du matin, deux tramways Mongy circulant à vitesse normale, se rencontrent en voie unique, par suite d'un épais brouillard, avenue Le Nôtre à Croix. Cet accident, qui fut qualifié de catastrophe par la presse de l'époque, provoqua la mort d'un wattman, de graves blessures à un militaire et des blessures plus ou moins importantes à 8 autres personnes. Folle panique, dégâts matériels très importants.

Le tramway Mongy n° 7 piloté par le mécanicien FLAMMEY, parti de la station de Roubaix, s'engageait dans la voie unique du Parc Barbieux. Au même moment, le tram n° 2, mécanicien CHEVAL, venant du Dépôt de Marcq, empruntait également, à l'autre extrémité du Parc, la voie unique. Le brouillard très épais empêchait de voir à plus de 25 mètres. Tout à coup, le mécanicien FLAMMEY vit surgir, à travers le brouillard la silhouette du tram venant de Lille à son allure normale. FLAMMEY freina immédiatement, mais la collision était inévitable et le choc fatal se produisit. L'avant de la voiture n° 7 s'engagea sur l'avant de la voiture n° 2 ; plateformes avant réduites en miettes, contrôleur de la voiture n° 7 projeté à l'intérieur, banquettes arrachées, éventrées et broyées. Le mécanicien FLAMMEY fut, pour ainsi dire, tué sur le coup. Un soldat du 43ème régiment d'Infanterie, qui avait reçu le contrôleur en pleine poitrine, était gravement blessé. Une panique folle s'empara des voyageurs qui quittèrent précipitamment les voitures. Le mécanicien CHEVAL de la voiture venant de Lille fut retrouvé sur la chaussée avec une large plaie au front et des contusions.

D'après l'enquête qui fut immédiatement menée, la responsabilité du mécanicien FLAMMEY était engagée. En effet, le tram n° 7 qu'il conduisait, ne devait pas franchir l'aiguillage

situé à l'entrée du Parc sans avoir préalablement croisé à cet endroit le tram n° 2 venant de Lille. Mais FLAMMEY ayant croisé, en montant le boulevard de Paris, un tramway Mongy venant de Lille, crut qu'il s'agissait de la voiture n° 2 alors que malheureusement c'était le n° 1 dont la marche avait été retardée par le brouillard, FLAMMEY crut donc qu'il pouvait franchir son aiguillage et ce fut la catastrophe.

On fit remarquer à l'époque que la voie unique en question aurait dû être protégée par un block'system. Il fut répondu qu'un block'system existait auparavant, mais que son non fonctionnement avait précisément provoqué un accident au même endroit, en 1910.

On fit également remarquer que, par temps de brouillard, les voitures auraient dû être munies de phares qui eussent peut-être permis aux mécaniciens de s'apercevoir à une distance plus longue.

Le mécanicien CHEVAL déclara que, parti du Dépôt de Marcq à 8 h 30 exactement, le soleil brillait ; il n'y avait pas de brouillard, et ce n'est qu'arrivé à Wasquehal qu'il trouva un brouillard épais recouvrant la campagne et tellement opaque qu'on ne voyait qu'à quelques mètres. Pour éviter tout accident, dit-il, je fis sonner le timbre avertisseur et la sirène, mais à l'entrée du Parc Barbieux, je me conformai au règlement qui nous interdisait d'utiliser la sirène lors de la traversée du parc. Il déclara que lorsque épouvanté, il aperçut le tram n° 7 devant lui, à une trentaine de mètres, et qu'il se rendit compte que le choc était inévitable, il desserra ses freins pour permettre à sa voiture de refouler et d'atténuer ainsi la violence du choc. CHEVAL fut retrouvé à bas de son véhicule et ne put préciser s'il avait été projeté sur la chaussée ou si, par un mouvement instinctif, il avait sauté du tram. Grâce à l'idée qu'il eût de "défreiner", sa voiture fut retrouvée moins endommagée que le tram tamponneur.

A la suite de cet accident, fut introduit l'emploi du bâton pilote pour l'emprunt de telles voies uniques, mais la Société engagea immédiatement des pourparlers avec la ville de Roubaix pour rétablir la double voie qui avait existé à cet endroit pendant l'exposition de 1911 et dont la ville avait exigé l'enlèvement.

Par la suite, la double voie de l'avenue Le Nôtre fut remplacée, en 1920, par la double voie en plateforme indépendante de l'avenue Jean Jaurès, de l'autre côté du Parc Barbieux.

Montant des dégâts : 9 613 fr. (aujourd'hui 2 000 000 fr)

x
x x

Année 1913.-

Il est intéressant de faire ressortir les résultats d'exploitation des quelques années qui ont précédé cette date.

Recettes d'exploitation des quatre derniers exercices

	1913	1912	1911	1910
Billets ordinaires	1 937 103	1 755 457	1 683 899	1 252 362
Billets ouvriers	188 875	160 022	121 464	96 964
Abonnements généraux	83 068	62 679	41 536	24 656
Trains spéciaux	700	402	948	732
Divers	6 625	3 313	100	450
	<u>2 216 371</u>	<u>1 981 873</u>	<u>1 847 947</u>	<u>1 375 164</u>

Résultats généraux des quatre derniers exercices

	1913	1912	1911	1910
Longueur exploitée	62 Km 010	62 Km 010	50 Km 400	50 Km 400
Voyageurs transportés	11 941 115	10 570 990	8 788 097	6 694 881
Recette totale	2 216 370	1 981 873	1 847 947	1 375 163
Dépense d'exploitation	1 310 827	1 210 054	1 035 462	829 183
Bénéfice d'exploitation	905 543	771 819	812 485	525 980
Coefficient d'exploit ^{on}	59 %	61 %	56 %	61 %

Les dividendes payés aux actionnaires pour les exercices 1911, 1912, 1913 étaient de 10 fr. (soit 4 % du titre d'une valeur nominale de 250 fr.)

Les résultats du trafic par ligne furent, en 1912 et 1913, les suivants :

Résultats du trafic par ligne

Lignes	Kilom. parcourus		Voyageurs transportés		Recettes	
	1912	1913	1912	1913	1912	1913
Boulevard :						
Branche Rx.	967 384	1 438 077	2 986 850	3 614 635	760 719	808 468
Branche Tg.	821 245	860 144	2 210 711	2 444 156	615 278	674 200
Hem à Roubaix	148 777	152 870	449 880	491 782	55 597	60 941
Leers-Roubaix	199 652	199 563	764 349	832 475	80 432	85 717
Leers à Roncq	462 954	468 743	1 437 127	1 728 987	138 770	160 320
Lille à Leers	725 556	735 850	2 721 973	2 849 080	327 764	340 100
	<u>3 325 568</u>	<u>3 855 247</u>	<u>10 570 890</u>	<u>11 961 115</u>	<u>1 978 560</u>	<u>2 209 746</u>

Enfin, nous donnons, pour chacune des années 1911, 1912, 1913, et pour les 5 premiers mois de l'année 1914, les recettes d'exploitation par mois :

	1914	1913	1912	1911
Janvier	189 616,55	184 008,95	199 013,30	126 852,75
Février	171 129,65	156 156,20	143 911,25	110 972,50
Mars	187 615,95	189 915,75	156 970,—	117 942,85
Avril	206 707,35	174 856,40	165 017,35	147 311,10
Mai	177 440,35	190 370,90	169 080,95	155 428,55
Juin		185 285,35	166 318,85	177 631,85
Juillet		186 355,45	162 394,65	190 975,25
Août		177 629,85	160 865,70	179 303,—
Septembre		207 293,60	185 796,50	189 002,05
Octobre		200 489,35	180 811,—	168 336,95
Novembre		186 908,30	164 449,95	141 653,05
Décembre		177 101,—	167 239,10	133 537,90
	<u>932 509,85</u>	<u>2 216 371,10</u>	<u>1 981 873,60</u>	<u>1 838 947,80</u>

NOTA.— En mai 1914, grève du personnel.

La recette par kilomètre exploité, qui était, en 1910, de 27.500 fr. atteint en 1913, 35 740 fr., tandis que les bénéfices d'exploitation passant de 10 900 fr. à 14 600 fr. par kilomètre de ligne.

Au cours de l'exercice 1913, on poursuit la construction des passages supérieurs au-dessus des lignes du Chemin de fer du Nord. Les travaux sont confiés à l'Entreprise Grondel. Les passages supérieurs du Petit Lannoy et du Sapin Vert sont ouverts à l'exploitation au cours de cet exercice. Celui du Pied-de-Boeuf ne sera terminé qu'après la guerre.

C'est à cette époque que se situe le décès de M. MONGY et le Conseil d'Administration, lors de l'Assemblée Générale du 27 juin 1914, a évoqué ainsi sa mémoire :

"Nous avons à vous faire part de la perte douloureuse que la Société vient de faire en la personne de M. MONGY, son Ingénieur-Conseil. M. MONGY, mort à 75 ans, était un ingénieur de Valeur et un homme de bien, aux mérites de qui le Département tout entier vient de rendre hommage."

9 janvier 1914.- Traité de concession des 3 nouvelles lignes passé entre le Préfet du Nord et M. THADEE NATANSON, Administrateur délégué de l'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING.

Cahier des charges établi à même date et annexé au traité de concession indiquant, en son article 2, le détail des rues et voies publiques qui seront empruntées par chacune des trois lignes de Lille à Armentières, Lille à Halluin et Lille à Wambrechies.

Il est précisé à l'article 16 la durée de la concession qui expirera le 31 décembre 1962 (donc 6 ans avant la fin de la concession du réseau principal de l'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING concédé à M. MONGY le 4 février 1904).

23 janvier 1914.- Décret déclarant d'utilité publique l'établissement, dans le Département du Nord, des voies ferrées d'intérêt local de Lille à Armentières, Lille à Halluin et Lille à Wambrechies et approuvant la convention passée le 9 janvier 1914 et le Cahier des charges y annexé, entre le Préfet du Nord au nom du Département et la Société L'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING pour la concession de ces trois lignes.

Période 1914 - 1918.-

Nous avons essayé, de mémoire, et avec les renseignements qui ont pu nous être fournis par quelques agents présents à cette époque, d'établir un petit historique des événements qui se sont passés à L'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING pendant la première guerre mondiale.

- Directeur en 1914 : M. GUILLON
- Secrétaire général : M. PACHY
- Chefs de service : M. GRENET (Traction et lignes électriques)
M. MATHIOT (Voies)
M. DUPONT (Beau-frère de M. STOCLET, Ingénieur en Chef du Département) Chef de Mouvement nommé à ce poste en 1913 alors qu'il était Inspecteur du Mouvement en remplacement de M. TURCK qui fut déplacé à la direction des Tramways d'Armentières à la suite d'une grève,
M. COLLOT (Comptabilité)

Le Service des Etudes était dirigé par M. GARNIER, de l'Union des Tramways de Bruxelles.

Il n'existait pas de Service Contentieux ; tout ce qui

concernait les accidents était dirigé vers nos Assureurs, MM. L. GRAS & Cie à Lille, qui géraient cette branche pour l'E.L.R.T.

- Chefs de dépôts (Contremaîtres) M. DANGLETERRE à Marcq
M. PENIN à Leers

La mobilisation générale d'août 1914 désorganise tous les services en quelques heures, principalement le Service du Mouvement ; les agents et ouvriers mobilisables devaient rejoindre leur corps le lendemain ou le surlendemain ; ils désiraient donc se faire régler immédiatement.

La réorganisation du trafic se fit, bien entendu, avec beaucoup de difficultés ; on fut amené, obligatoirement, à supprimer des voitures sur toutes les lignes.

Petit à petit, le trafic s'améliora ; des ouvriers de l'atelier connaissant la conduite des voitures passèrent en renfort au Mouvement. De plus, parmi les agents auxiliaires qui, avant 1914, ne travaillaient en renfort que les dimanches et jours de fêtes, quelques uns n'étaient pas mobilisables et purent alors assurer un service journalier.

Il fut relativement facile de boucher les trous, partout où cela fut nécessaire, en embauchant de jeunes ouvriers ou des hommes non mobilisables.

Le dimanche 4 octobre 1914, les premières patrouilles allemandes firent leur apparition vers Fives et le Dépôt de Marcq, et ce fut un affolement général, chacun essayant de se mettre à l'abri. Ce fut l'arrêt complet du trafic. M. MASQUELIEZ se souvient d'une voiture Lille-Leers abandonnée à Flers et qui y est restée jusqu'à la reddition de Lille aux Allemands, 15 jours ou 3 semaines plus tard.

Un certain nombre de nos agents furent blessés par des soldats allemands, au Dépôt de Marcq. Ils venaient de rentrer leur voiture, mais ne purent regagner immédiatement leur domicile. C'est ainsi qu'en raison de leur uniforme kaki, qui les faisait prendre pour des Anglais ou pour des douaniers, ils furent blessés par l'ennemi.

Quelques jours après, un arrêté préfectoral enjoignait aux hommes valides de quitter la région. Ceux qui partirent dans les 48 heures réussirent à passer avant que les Allemands ne terminent leur dispositif en boucle pour le siège de la ville de Lille ; ceux qui partirent trop tardivement durent rebrousser chemin et furent fait prisonniers.

A la reprise du trafic, quelque temps après la reddition de Lille, reprise ordonnée par les Allemands, les effectifs

de la Société avaient encore notablement baissé.

Entretemps, les portes des bureaux avaient été défoncées et les bureaux fouillés de fond en comble. Le coffre-fort avait résisté.

Les Allemands s'étaient aussi installés dans le Dépôt de Marcq ; certains bureaux servaient de dortoir aux hommes ; l'annexe actuelle du magasin et une partie du garage actuel des voitures-touristes abritaient une centaine de chevaux.

On

On remit à chacun un brassard numéroté portant le cachet de l'ELECTRIQUE LILLE-ROUBAIX-TOURCOING et de la Kommandantur de Lille.

Plus tard, les bureaux furent évacués, mais certaines parties de nos locaux du Dépôt de Marcq servirent, à plusieurs reprises, à abriter des troupes partant ou revenant du front.

Fin octobre 1914, il ne restait plus que deux chefs de service : M. COLLOT et le Secrétaire général M. PACHY.

L'entente entre ces deux personnes ne dura pas longtemps chacun voulant revendiquer la direction de la Société.

Enfin, un certain jour, une délégation fut nommée pour prendre en main la Direction. Ordre préfectoral ? ou désignation par le Tribunal de Commerce ? Toujours est-il que :

- M. RICARD, Directeur de la SOCIETE ROUBAISIIENNE D'ECLAIRAGE prit en main la Direction générale, assisté de M. CORSET, expert-comptable à Lille qui prit la Comptabilité et de M. PRONIEWSKI, Ingénieur à la Compagnie du Chemin de fer du Nord qui prit le Service de la Traction et des Voies. Seul, ce dernier était constamment présent.
- M. BOURGADE, Ingénieur, et qui était professeur technique à l'Institut Turgot à Roubaix, s'occupa de divers travaux d'usinage qui furent confiés à l'extérieur.

Par la suite, MM. COLLOT et PACHY furent, en quelque sorte, "limogés".

- M. LIENARD, qui était contrôleur avant 1914, fit fonctions de Chef de Mouvement.
- M. MAIRESSE (Compagnie du Chemin de fer du Nord) fut contre-maître à l'atelier de Marcq ; M. GOMBERT fut contremaître à l'atelier de Leers.
- M. DUBRULLE était interprète.

Les brassards furent remplacés par des laissez-passer.

Les Allemands apportèrent de fortes restrictions dans la circulation intercommunale. Il était absolument interdit de se rendre de l'une à l'autre commune sans laissez-passer. Qui enfreignait la règle encourait l'amende, la prison ou le travail obligatoire.

Nos tramways transportaient donc, uniquement des Allemands et des civils disposant de laissez-passer ; les autres civils ne pouvaient emprunter le tramway que sur le territoire de leur commune.

Le service fonctionnait jusque 20 ou 21 heures. Passée cette heure, quelques voitures circulaient encore pour l'occupant, mais elles étaient conduites par des Allemands.

Par la suite, "ils" nous obligèrent à poser un cloisonnement mobile à l'intérieur des voitures ; c'était en somme un rehaussement de dossier posé sur la 3ème ou 4ème banquette, que l'on déplaçait d'une banquette à l'autre, suivant le nombre de soldats ou d'officiers montant à chaque terminus, côté avant, qui leur était réservé.

Les Allemands transformèrent aussi quelques voitures 10 en voitures d'ambulance pour les blessés allongés. Une voie de 0 m 60 avait été installée sur le côté de la Gare de Lille, cour des Buisses, permettant de transporter les blessés sur un chariot jusqu'au kiosque des Buisses et, de là, on les installait dans des tramways spécialement aménagés, à destination de la Belgique, par Lannoy et la Festingue.

En 1918, un gradé allemand vint s'installer dans nos bureaux et s'occuper des transports réservés à l'occupant.

Des secours mensuels en espèces furent distribués aux familles des agents mobilisés pendant l'occupation. Les familles qui ne pouvaient se déplacer à Marcq ou à Leers, étaient payées chez elles, sur émargement.

A signaler encore que les réparations de moteurs étaient faites dans les ateliers de M. BAILLON à Roubaix ; certaines pièces d'appareillage électrique étaient aussi réparées chez M. SCHWEITZER à Wasquehal. Ce dernier se rendit même en Belgique, avec l'autorisation et l'appui de la Feldkommandantur de Lille, pour rechercher des isolants et des fils bobinage, car il était devenu impossible de réparer les induits.

En novembre 1918, les Allemands, en se repliant, firent sauter les ponts : Fives, Dunkerque, Wasquehal, etc... Les lignes électriques furent détruites en ces lieux et les voies

terrestre fortement endommagées.

Au départ des Allemands, les Anglais, afin de pouvoir installer une liaison ferroviaire de Lille vers Armentières, installèrent une voie de chemin de fer empruntant l'ancienne plateforme de la ligne dite du littoral, sur La Madeleine et St André. Cette ligne provisoire traversait nos lignes n° 1 et 2.

Enfin, après des travaux longs et difficiles par suite du manque des moyens nécessaires (réparation des lignes électriques, pose de nouveaux supports, réparation des câbles d'alimentation, etc...) nos services furent réorganisés partout où ce fut possible, et par tronçons successifs. Nous ne pouvons retrouver les dates de remise en service des différentes lignes du réseau.

Nos réseaux ayant subi différentes destructions, nous fûmes évidemment amenés à déposer pour chacun d'eux un dossier de demande d'indemnité pour Dommages de guerre. Nous ne croyons pas devoir entrer dans le détail des "tribulations" par lesquelles nous passèrent avant d'obtenir un accord sur le montant de ces indemnités. Disons simplement que celles-ci furent fixées aux sommes ci-après :

- Réseau départemental.....	5 370 353 fr.
- Réseaux urbains.....	3 291 495 "
- Réseau d'Armentières.....	4 486 734 "
- Usine du Laboureur.....	<u>395 267 "</u>
soit au total.....	<u>13 543 849 fr.</u>

A ces sommes se sont ajoutés des intérêts dont le mode de calcul, d'abord établi par l'Administration, fut contesté par nous et donna lieu à un recours au Conseil d'Etat qui, en fin de compte, fit droit à notre juste réclamation par un arrêt en date du 2 avril 1943.

Finalement, le Ministère des Travaux Publics, par lettres en dates du 23 mars 1945 et du 8 juin 1945, nous créditait d'une somme de 2 419 298 fr. d'une part et d'une somme de 245 962 fr. d'autre part, ce qui soldait définitivement, après 25 ans de correspondances, d'échanges de vues et de discussions avec l'Administration et les Tribunaux, nos dommages de la première guerre mondiale 1914 - 1918.

- 1919 -

15 juillet. - Assemblée Générale Extraordinaire. Cette Assemblée Générale des actionnaires s'est tenue à Paris, 56 rue du Fg St Honoré, sous la Présidence de M. GIROS. Elle eut lieu uniquement en vue de prendre la résolution suivante : à titre exceptionnel, l'exercice commençant le 1er janvier 1914 sera clos le 31 juillet 1914. L'exercice suivant comprendra le temps écoulé entre le 1er août 1914 et le 31 décembre 1918.

Pendant l'année 1919, malgré les difficultés de tous ordres pour assurer le fonctionnement normal des lignes, l'exploitation a bénéficié de la reprise intensive des affaires dans la région du Nord, car pendant la plus grande partie de cette période, les lignes du boulevard ont constitué le seul moyen de communication rapide entre Lille, Roubaix et Tourcoing.

Ce n'est qu'au fur et à mesure de la remise en état du matériel et des lignes que nous avons renforcé notre service qui, à la fin de l'année, n'était pas encore tout à fait complet.

Rappelons que nous fûmes autorisés, à titre provisoire, à appliquer des tarifs doubles dès la réouverture de l'exploitation, de ceux que nous percevions avant la guerre, mais avec cette restriction que, dans le cas où nos résultats seraient supérieurs à ceux de 1913, l'excédent du bénéfice serait partagé avec le Département.

Nous avons passé avec l'Etat un contrat par lequel nous fûmes chargés, pour son compte, de l'entreprise de réfection des lignes et du matériel ayant subi des avaries du fait des hostilités. Les travaux de cette entreprise furent poussés avec la plus grande activité. Au 31 décembre 1919, il en avait déjà été exécuté pour une somme de 942 000 fr.

Au cours de cet exercice, de nombreux pourparlers furent engagés avec le Département en vue de l'exécution des nouvelles lignes Lille-Halluin, Lille-Armentières et Lille-Wambrechies dont la concession avait été obtenue en 1914.

La question relative à la ligne d'Armentières a fait l'objet d'un accord de principe avec le Département à la session d'août 1919.

Cette ligne serait englobée dans la reconstitution du

réseau d'Armentières, qui serait lui-même fusionné avec le nôtre. De cette manière, le montant des dommages de guerre provenant de la destruction du réseau d'Armentières serait affecté à l'ensemble des réparations.

La somme à prévoir pour la construction de cette ligne et la reconstitution du réseau urbain d'Armentières s'élevait au total à environ 9 500 000 fr. et le dossier des dommages d'Armentières à 4 800 000 fr., le Département aurait à nous subventionner pour environ 5 000 000 de fr.

Mais la réalisation de ce programme fut subordonnée à la création, par le Département, d'un boulevard reliant directement Lille à Armentières. La construction de cette artère fut décidée par le Conseil général, lors de sa dernière session de 1919.

En ce qui concerne les deux autres lignes, deux projets furent envisagés : l'un consistait à construire ces lignes telles qu'elles furent envisagées en 1914, en demandant au Département une nouvelle subvention de 5 000 000 de fr.

L'autre comprenait l'exécution d'un programme réduit dans lequel la ligne Lille-Halluin était remplacée par les deux tronçons Croisé-Laroche - Marcq-en-Baroeul et Blanc-Four - Halluin.

On sait ce qu'il advint de tous ces projets par la suite.

Le dividende servi aux actionnaires pour l'exercice 1919 fut de 6 %, soit 15 fr. par action de 250 fr. pour le capital de 14 000 000 fr.

- 1920 -

C'est au mois de mars de cette année que M. TOUSSAINT prit la direction de la Société en remplacement de M. GUILLON. M. DE MORCOURT, Ingénieur en Chef, arriva à E.L.R.T. au mois d'avril suivant.

L'exercice 1920 fut marqué par différentes difficultés et en particulier par une grève d'une durée de 53 jours déclanchée par le personnel pour une question de salaires.

Ce conflit fit perdre à notre Société une recette de 800 000 fr., chiffre très important à l'époque.

On procède aux importants travaux de modification du trafic de la ligne Lille-Roubaix, dans la traversée du Parc Barbieux. La double voie de 1 500 mètres de longueur qui était installée en Broca dans la chaussée empierrée de l'Avenue Le Nôtre, est remplacée par une double voie Vignole sur plateforme indépendante en bordure de la nouvelle Avenue Jean Jaurès, de l'autre côté du jardin.

Par suite des difficultés de cet exercice, dues principalement à la grève précitée, le dividende de l'année 1920 est ramené à 4 %, soit 10 fr. par action.

- 1921 -

Cette année est marquée surtout par les travaux de remise en état de notre réseau, qui sont poussés activement. Voies terrestres, lignes aériennes, matériel roulant, font l'objet de travaux qui, sous le contrôle de M. VILLIE, Ingénieur des Ponts et Chaussées, sont inscrits dans le cadre de la reconstitution.

On poursuit les pourparlers avec le Département du Nord et les villes de Roubaix-Tourcoing, en vue de la fusion de la Société L'ELECTRIQUE LILLE ROUBAIX TOURCOING avec les deux Compagnies voisines des Tramways de Roubaix-Tourcoing et des Tramways d'Armentières.

Afin de clôturer en dur le terrain du Dépôt de Marcq situé en bordure du terrain et de la rue du Dépôt, on procède à la construction d'un aqueduc et à l'édification d'un mur de clôture, ce qui permet ainsi d'aménager un terrain qui servira, par la suite, d'aire de construction pour appareils de voies, de magasin à bois, de dépôt de mitraille, etc...

On procède à la repose des voies enlevées par l'ennemi entre le Pied-de-Boeuf et le Blanc-Four, sur la ligne R, ce qui permettra, lorsque la passerelle du Pied-de-Boeuf sera terminé, de poursuivre l'exploitation de cette ligne jusqu'au Blanc Four.

Le produit de l'exploitation est de 1 735 480 fr. contre 987 207 fr. en 1920. On peut ainsi servir aux actionnaires un dividende de 7 %, soit 17 fr 50 par action.

- 1922 -

12 octobre.- Assemblée Générale Extraordinaire sous la Présidence de M. Alexandre GIROS. Les résolutions ci-après ont été adoptées :

1ère résolution.- L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance de l'acte d'apport fusion en date du 11 octobre 1922 intervenu avec la Compagnie des Tramways d'Armentières, approuve en principe le projet de fusion de cette Société, au moyen de son absorption par l'E.L.R.T., aux conditions et moyennant la rémunération déterminées par l'acte précité.

2ème résolution.- L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance de l'acte d'apport fusion en date du 11 octobre 1922 intervenu avec la Compagnie des Tramways de Roubaix et de Tourcoing, approuve en principe le projet de fusion de cette Société, au moyen de son absorption par l'E.L.R.T., aux conditions et moyennant la rémunération déterminées par l'acte précité.

3ème résolution.- L'Assemblée Générale décide qu'au cas où les apports fusion de la Compagnie des Tramways de Roubaix et de Tourcoing d'autre part, seraient définitivement réalisés, le capital social, actuellement fixé à 14 000 000 de fr. serait augmenté, savoir :

- a)- comme conséquence de la réalisation définitive de l'apport fusion de la Compagnie des Tramways d'Armentières, de 1 000 000 de fr. au moyen de la création de 4 000 actions nouvelles au capital nominal de 250 fr. chacune, entièrement libérées, lesquelles seraient attribuées à ladite Compagnie des Tramways d'Armentières ;
- b)- au cas de la réalisation définitive de l'apport-fusion de la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing, de 5 000 000 de fr. au moyen de la création de 20 000 actions nouvelles au capital nominal de 250 fr. chacune, entièrement libérées, lesquelles actions seraient attribuées à ladite Compagnie des Tramways de Roubaix et de Tourcoing.

Ces deux augmentations de capital étant indépendantes l'une

de l'autre et pouvant être réalisés séparément.

4ème résolution.— L'Assemblée Générale confirme, en tant que de besoin, au Conseil d'Administration, les autorisations qui lui avaient été données par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 25 mars 1912 en vue de la réalisation, en une ou plusieurs fois, d'une augmentation du capital social, jusqu'à concurrence d'une somme totale de 11 000 000 de fr. et ce, indépendamment des augmentations de capital décidées par la 3ème résolution ci-dessus.

5ème résolution.— L'article 6 des statuts sera modifié comme suit :

- a)- Au cas d'approbation des deux apports (Compagnie des Tramways d'Armentières et Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing) le capital social est fixé à 20 000 000 de fr. divisé en 80 000 actions de 250 fr. chacune sur lesquelles 4 000 actions ont été attribuées à la Compagnie des Tramways d'Armentières et 20 000 actions ont été attribuées à la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing.
- b)- Au cas d'approbation seulement de l'apport fusion de la Compagnie des Tramways d'Armentières, cet article 6 sera rédigé comme suit : le capital social est fixé à 15 000 000 de fr. divisé en 60 000 actions de 250 fr. chacune, sur lesquelles 4 000 actions ont été attribuées à la Compagnie des Tramways d'Armentières.
- c)- Au cas d'approbation seulement de l'apport fusion de la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing, ledit article 6 sera ainsi libellé : le capital social est fixé à 19 000 000 de fr. représenté par 76 000 actions de 250 fr. chacune, sur lesquelles 20 000 actions ont été attribuées à la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing.

Les 6ème et 7ème résolutions sont relatives à la modification de divers articles des statuts de la Société : articles 4, 7, 8, 9, 10, 14, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40.

Une 8ème et une 9ème résolutions désignent les personnes chargées d'apprécier les apports faits par la Compagnie des Tramways d'Armentières et par la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing.

31 octobre.— Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires au siège Administratif de la Société, 12 rue d'Aguesseau à Paris, sous la présidence de M. Alexandre GIROS, avec la présence de M. Adolphe GUILLON, représentant la Compagnie des Tramways d'Armentières et de M. Marcel CAHEN, représentant

la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing.

Les résolutions ci-après furent adoptées :

1ère résolution.- L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport de MM. Ernest DUBREUIL et Henri PERARD Commissaires, sur la valeur de l'apport de la Compagnie des Tramways d'Armentières, adopte les conclusions de ce rapport et approuve l'apport fusion fait à l'E.L.R.T. par la Compagnie des Tramways d'Armentières.

2ème résolution.- L'Assemblée Générale, après avoir pris connaissance du rapport de MM. Ernest DUBREUIL et Henri PERARD Commissaires, sur la valeur de l'apport de la Compagnie des Tramways de Roubaix et de Tourcoing adopte les conclusions de ce rapport et approuve l'apport fusion fait à l'E.L.R.T. par la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing.

3ème résolution.- L'Assemblée Générale constate et déclare :

- a)- que la fusion par voie d'absorption de la Compagnie des Tramways d'Armentières et de la Compagnie des Tramways de Roubaix et de Tourcoing par l'E.L.R.T. est définitivement réalisée ;
- b)- que les deux augmentations de capital de 1 000 000 de fr. et de 5 000 000 de fr. votées par l'Assemblée du 12 octobre 1922 en représentation de chacun des apports des deux Sociétés absorbées sont définitivement réalisées et que le capital social se trouve ainsi porté à la somme de 20 000 000 de fr.
- c)- En conséquence, la modification apportée à l'article 6 des statuts sous la lettre a) de la 5e résolution votée par l'Assemblée du 12 octobre 1922 est devenue définitive ; en conséquence cet article 6 sera désormais rédigé comme suit :

Article 6 : le capital social est fixé à 20 000 000 de fr. divisé en 80 000 actions de 250 fr. entièrement libérées sur lesquelles :

4 000 actions ont été attribuées à la Compagnie des Tramways d'Armentières ;

20 000 actions ont été attribuées à la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing.

- d)- Les autres modifications apportées sous la condition suspensive de la réalisation des dites fusions, aux articles 4, 7, 8, 9, 10, 14, 16, 18, 19, 21, 22, 23, 29, 31, 32, 33, 34, 36, 37, 38, 39, 40, sont devenues définitives.

Le tout sous la réserve, bien entendu, de l'autorisation définitive du Tribunal Civil de Lille.

31 mai. - Décret qui nous autorise à fusionner l'exploitation des trois réseaux et des trois sociétés exploitantes.

Cette fusion fut définitivement réalisée le 11 novembre 1922 avec effet rétroactif à partir du 1er janvier 1922.

Au cours de cette année, on envisage de reprendre la construction des lignes concédées en 1914, et en particulier des sections de Roncq à Halluin de la ligne Lille-Halluin, et Lille à Marquette de la ligne Lille-Wambrechies. Les projets d'exécution sont mis au point et on procède à l'acquisition des terrains nécessaires à l'établissement des déviations et des ouvrages d'art.

Cette année voit également sortir la loi du 22 juillet 1922 relative aux retraites des agents de chemin de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways.

Mise en service des 10 remorques n° 850 à 859 à essieux radiaux commandées à la Société "Le Matériel roulant".

On procède également, au cours de cette année, au remplacement des moteurs W.840 par des moteurs TH 553 sur les 5 motrices 400 : 421 à 425.

On procède au remplacement de la double voie Broca en empierrement située entre l'Octroi de Lille et la rue des Canonniers (traversée des Fortifications de Lille) par une double voie Vignole en plateforme indépendante, amélioration considérable pour l'exploitation de nos lignes du boulevard.

La fusion de E.L.R.T. et de T.R.T. permet de réaliser à Lannoy une importante modification et simplification du tracé des voies dans la rue de Roubaix.

On procède, le 13 octobre, aux essais officiels de résistance de la passerelle du Pied-de-Boeuf qui vient d'être complètement achevée. L'exploitation de la ligne R se poursuit ainsi jusqu'au Blanc Four.

Le compte de Profits et Pertes de l'exercice 1922 se solde par un crédit de 1 758 417 fr. permettant la distribution d'un dividende de 8 %, soit 20 fr. à chacune des 80 000 actions de 250 fr. composant le nouveau capital de 20 000 000 fr. de la Société.

- 1923 -

Cette année voit apparaître la reprise des relations avec la S.G.E. chargée des études et de l'exécution de tous

travaux intéressant les voies terrestres, les lignes électriques et les bâtiments. La S.G.R. est également intéressée dans tous travaux neufs concernant le matériel roulant.

Le premier gros chantier ouvert par la S.G.R. pour E.L.R.T. a consisté en la modification profonde du Dépôt du Laboureur à Roubaix (aménagement de l'ancienne salle des machines en un atelier de mécanique ; aménagements divers dans tous les autres locaux). Dépense totale : 460 000 fr. échelonnée sur les années 1923 et 1924.

On envisage la construction prochaine de la ligne Roncq-Halluin et de la ligne Lille-Marquette.

Le nombre de voyageurs transportés passe de 40 704 000 en 1922 à 47 845 000 en 1923.

On procède à la pose des 2 feeders d'alimentation Fosse-aux-Chênes et Wattrelos ; dépense : 102 000 fr., ainsi qu'à différents travaux d'amélioration des circuits de retour sur l'ensemble du réseau. Dépense : 107 000 fr.

On procède à l'acquisition d'un groupe de sept maisons situées rue Cadeau à Tourcoing, en vue de l'agrandissement du Dépôt de l'Union (ce projet d'agrandissement sera abandonné. On procédera plus tard, en 1925, à la construction d'un nouveau Dépôt dans la rue de l'Union à Tourcoing).

Le Pont du Château Rouge, sur la ligne 1bis, qui avait été complètement détruit par faits de guerre, ce qui gênait considérablement le passage de nos voitures, est enfin rétabli ; on y passe le 15 novembre.

Le compte de Profits et Pertes se solde par un crédit de 1 874 338 fr. permettant de répartir un dividende de 8,50 %, soit 21 fr. 25 par titre de 250 fr.

- 1924 -

Le nombre de voyageurs transportés passe de 47 845 000 à 51 000 000.

On procède à la construction de la ligne d'Halluin (tronçon Blanc Four - Halluin) qui permettra d'exploiter sous le nom de ligne R, la nouvelle relation Tourcoing - Halluin. Les travaux furent terminés fin 1924 et le montant de la dépense engagée : 1 716 000 fr. fut comptabilisée au

cours des années 1923, 1924 et 1925. Mise en service de la ligne dans les premiers jours de 1925.

On procède également à la construction de la grande remise dite "remise à remorques" dans le fond du Dépôt de Marcq et à l'aménagement d'un nouvel atelier des lignes aériennes. La dépense engagée s'élève à 708 000 fr.

Le 25 janvier 1924 paraît un décret approuvant l'avenant intervenu pour la fusion de la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing avec la Société L'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing et substituant la deuxième à la première.

C'est également au cours de l'année 1924 qu'il fut procédé à la construction de la sous-station d'Halluin. Cette sous-station a fait l'objet d'un avenant à notre contrat avec E.E.N.F. en date du 31 mars 1924. Elle appartient à notre fournisseur de courant : la Société Energie Electrique du Nord de la France.

Le compte Profits et Pertes de l'exercice 1924 se solde par un crédit de 1 874 134 fr. permettant la distribution aux actionnaires d'un dividende de 8,50 %, soit 21 fr. 25 par action de 250 fr.

- 1925 -

10 mai. - (J.O. du 15 mai 1925). - Décret déclarant d'utilité publique le prolongement de la ligne de tramways de Roubaix à Toufflers jusqu'à la frontière belge (au lieu dit "La Festingue") et son raccordement au réseau vicinal belge. Ce décret autorise à pourvoir à la construction et à l'exploitation de la voie ferrée dont s'agit, conformément aux clauses et conditions de l'avenant à la convention des 16/18 mars 1905, passée le 4 septembre 1924 entre la ville de Roubaix et la Société L'Electrique Lille-Roubaix-Tourcoing et de la convention accessoire passée le 21 juin 1921 entre la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux Belges pour l'exploitation d'un tronçon de cette ligne.

23 juin. - (J.O. du 27 juin 1925). - Décret déclarant d'utilité publique l'établissement d'une voie ferrée d'intérêt local entre le Pont de Neuville à Tourcoing et le lieu dit "Risquons-Tout" à Neuville-en-Ferrain.

Ce décret approuve l'avenant à la Convention des 16-18 mars 1905 en date du 5 mai 1925 entre le Maire de Tourcoing et la Société E.L.R.T. pour la concession de ladite ligne.

Le nombre de voyageurs transportés passe de 51 000 000 en 1924 à 54 000 000 en 1925.

Le coefficient d'augmentation du coût de la vie, qui a été chiffré à 4,66 par rapport à 1914 au milieu de l'année 1924, est passé à 5,21 en 1925. Néanmoins les tarifs de 1925 ne sont encore qu'au coefficient 2,8 par rapport à 1914.

Au cours de l'année 1925, nous avons pu obtenir du Département, un prêt de 3 500 000 fr. pour la construction de la ligne de Lille à Marquette.

Il est toujours question de construire la ligne Lille-Armentières.

Emission, dans le public, d'un emprunt obligataire de 12 500 000 fr. en 25 000 bons de 500 fr. émis à 400 fr. rapportant un intérêt de 7 % et amortissable en 15 ans.

Construction de la ligne Pont-de-Neuville - Risquons-Tout. Dépense totale : 182 000 fr. échelonnée sur 1923, 1924 et 1925.

C'est également au cours de l'année 1925 que nous procédons à la construction du Dépôt de l'Union à son emplacement actuel. Rappelons qu'auparavant ce dépôt était situé dans un local de la rue Cadeau ayant servi d'écurie du temps des tramways à chevaux, et d'un accès très incommode. La dépense s'est élevée à 1 260 000 fr.

L'exercice 1925 présente, à son compte de Profits et Pertes, un solde créditeur de 1 769 001 fr. permettant de

répartir aux actionnaires un dividende de 8 %, soit 20 fr. (au lieu de 8,50 %, soit 21 fr. 25 en 1924).

- 1926 -

Le coefficient du coût de la vie, qui était de 4,66 par rapport à 1914, puis de 5,21 en 1925, passe à 6,13 en 1926. Un accord réalisé avec le Département du Nord et les villes de Roubaix-Tourcoing, porte en moyenne les tarifs à 3 fois $\frac{1}{2}$ environ ceux d'avant-guerre.

Le rapport du Conseil d'Administration du 29 juin 1927 relatant les résultats de l'exercice 1926, s'exprime ainsi :

"C'est dire que cette majoration est encore bien insuffisante et que les tarifs sont encore loin d'être à parité avec la hausse générale de la main-d'oeuvre et des matières premières".

L'avenir nous montrera qu'il en fut toujours ainsi...

On procède, au cours de l'exercice 1926, à la construction du tronçon Lille-Marquette de la ligne Lille-Wambrechies. La dépense totale s'est élevée à 2 876 000 fr. La ligne fut ouverte à l'exploitation le 29 décembre 1926.

Il ne reste plus, pour tenir le programme adopté en 1914, qu'à construire la ligne Lille-Armentières (cette ligne, on le sait, ne sera jamais construite).

Le matériel roulant a été augmenté de 5 motrices 400 n° 426 à 430, commandées à la Franco-Belge et Brill.

On procède au remplacement de moteurs W 840 par des moteurs 553 sur 10 motrices : n° 411 à 420.

On procède à la construction du tronçon Toufflers-La Festingue. Dépense totale : 304 000 fr.

C'est au cours de l'année 1926 qu'on effectue les importants travaux de renouvellement et d'amélioration des installations de la Grand'Place de Roubaix. Coût : 500 000 fr.

On procède aussi à l'acquisition des 5 autocars destinés à l'exploitation de la ligne Lille-Lens (cette ligne

sera mise en exploitation en avril 1927).

Le compte Profits et Pertes de l'exercice présente un solde créditeur de 1 764 093 fr. permettant la distribution d'un dividende de 8 % comme pour l'exercice 1925 (il s'agit d'un dividende brut donnant net d'impôt, au nominatif 16,40 et au porteur 14,48).

C'est en 1926 que M. DEMORCOURT, Ingénieur en Chef, quitte la Société et s'en va rejoindre un autre poste en Italie. M. DEMORCOURT est remplacé par M. SABOURET.

- 1927 -

C'est au cours de cette année que furent mises en service 30 motrices nouvelles catégorie 600 (série n° 600 à 619 et série n° 680 à 689). Ce matériel fut construit par Brill et Franco Belge.

On entre en pourparlers avec la S.T.A.R.N. (Société de Transports Automobiles de la région du Nord) et on détermine les conditions de cession de la ligne d'autocars Lille-Lens.

On procède à l'aménagement et à l'agrandissement de deux neufs du Dépôt de Mascara ainsi porté à cinq neufs. La dépense totale s'est élevée à 1 816 000 fr.

On procède à différents travaux d'amélioration des voies, et en particulier au renouvellement complet des installations de la Place de la Liberté à Roubaix. Coût : 600 000 fr.

L'année 1927 voit également la construction des bureaux annexes du Dépôt de Marcq (bâtiment situé à gauche de l'entrée du Dépôt). Cette construction fut réalisée en vue de décongestionner les bureaux principaux devenus trop étroits. Dépense engagée : 350 000 fr. On procéda également à d'importants travaux d'aménagement des locaux placés dans le bâtiment d'administration.

On exécuta, en 1927, les travaux de renouvellement de la double voie de la rue de la Gare à Roubaix. Coût : 300 000 fr.

Cet exercice se présente donc comme une manifestation intense des travaux d'agrandissement et d'aménagement des installations de la Société.

Un solde créditeur de 1 531 721 fr. permet la distribution d'un dividende de 7 %, soit 17 fr. 50 pour chacune des 80 000 actions de 250 fr. formant le capital de 20 000 000 de la Société.

- 1928 -

15 juin. - Assemblée Générale Extraordinaire. Les résolutions ci-après sont adoptées : le capital social de 20 000 000 de fr. divisé en 80 000 actions de 250 fr. sera augmenté de 2 000 000 de fr. et porté à 22 000 000 de fr. par la création de 8 000 actions de 250 fr. chacune, dites actions B (actions à vote plural qui auront un droit de vote fixé à 10 voix par action. En contrepartie de ce privilège, ces actions ne recevront le premier dividende de 5 % sur les sommes dont elles seront libérées et non amorties, qu'après que toutes les actions A auront reçu elles-mêmes un premier dividende de 5 %). Ces modalités sont adoptées en vue de parer aux risques que présenterait, non seulement pour les actionnaires, mais encore pour l'intérêt général du pays, la main mise de l'étranger sur une Société exerçant son activité dans une région voisine de la frontière. Ces actions sont réservées pour moitié aux souscripteurs du capital social primitif, et pour l'autre moitié à des souscripteurs choisis par le Conseil d'Administration.

L'Assemblée annule l'autorisation précédemment donnée au Conseil d'Administration par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 12 octobre 1922 et donne pouvoir au Conseil d'Administration de procéder, par ses seules décisions, à l'augmentation du capital social pour le porter de 22 à 23 000 000 de fr.

Cette Assemblée apporte également des modifications aux articles 6, 7, 9, 10, 11, 12, 16, 20, 30, 32, 39, 44 et 49 des statuts.

Le Département nous consent une avance de 5 000 000 de fr. au taux de 3 % net et remboursable en 5 années. Cette somme sera intégralement consacrée à l'achat de 20 motrices à 2 essieux et de 8 remorques à 2 essieux destinées aux réseaux urbains et de 17 remorques à boggies qui assureront le service de nos lignes du boulevard.

L'année 1928 voit la réalisation des nouvelles installations du terminus de la Place du Théâtre à Lille (allongement de ce terminus jusqu'à la rue des Arts, construction des marquises, etc...). Dépense : 600 000 fr. Les travaux, commencés le 1er juin, ont été menés très rapidement et, le 12

juillet, les nouvelles installations étaient mises en service (abandon de la rue des Bons Enfants, emprunt de la rue des Arts)

La S.T.A.R.N. a repris notre ligne d'autocars de Lille à Lens et nous travaillons, d'accord avec elle, à évincer les principales concurrences automobiles qui pourraient devenir une menace pour nos lignes de tramways.

L'exercice présente un solde créditeur de 1 543 274 fr. qui permet la distribution d'un dividende de 7 %, soit 17 fr.50 à chacune des actions ordinaires A et de 0 fr.63 à chacune des actions à vote plural B.

Et le rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale du 28 juin 1929 s'exprime ainsi :

"Comme vous avez pu vous en rendre compte, la situation générale de l'exploitation va sans cesse en s'améliorant.
" De nouveaux projets de lignes de tramways et d'autobus sont
" en cours d'études et le Conseil espère y trouver de nouvelles
" sources de bénéfices".

- 1929 -

Le nombre de voyageurs transportés a été de 46 227 000 contre 48 540 000 en 1928. Cette baisse de trafic est due à une période de froids excessifs en janvier et février et à une grève de 10 jours en septembre 1929, déclenchée au sujet d'une sanction prise contre un receveur à la suite d'une altercation entre ce receveur et un contrôleur. Les pouvoirs concédants sont intervenus pour mettre fin au conflit et une solution sauvegardant entièrement l'autorité de la direction, a pu intervenir.

La Société se préoccupe du problème de la concurrence automobile qui nous est faite. Les accords conclus avec la S.T.A.R.N. permettent de lutter efficacement contre certaines de ces concurrences.

En vertu de l'autorisation qui lui a été donnée par une assemblée générale extraordinaire du 22 juin 1926, le Conseil d'Administration se propose d'émettre un nouvel emprunt d'un montant nominal de 13 500 000 fr. représenté par des obligations de 1 000 fr. 5 % nettes d'impôt et amortissables en 25 ans. L'annuité de ce nouvel emprunt qui, tout à la fois, remplacera l'emprunt 7 % 1926 et couvrira 2 200 000 fr. de dépenses nouvelles, sera sensiblement inférieure à l'annuité de l'emprunt 7 % 1926.

Mise en service de :

- 10 motrices nos 620 à 629
- 10 motrices nos 630 à 639
- 17 remorques nos 710 à 726
- 8 remorques nos 860 à 867

Remplacement des moteurs 840 par des moteurs TH 553 sur 10 motrices 400 : nos 401 à 410.

Nous commençons à procéder, à titre d'essai, à la soudure des voies Vignole sur le boulevard, entre St. Maur et le Buisson, par tronçons de 90 mètres. L'expérience ayant donné de bons résultats, ce travail sera poursuivi sur toute la branche de Lille, au cours des années futures.

L'exercice présente un solde créditeur de 1 600 292 fr. permettant, comme pour l'exercice précédent, la distribution d'un dividende de 7 %.

- 1930 -

26 mars.- (J.O. du 1er avril 1930).- Décret déclaratif d'utilité publique des travaux à exécuter pour la modification du tracé entre le Croisé-Laroche et l'Eglise de Marcq de la voie ferrée d'intérêt local de Lille à Halluin (J.O. du 1er avril 1930).

Ce décret approuve l'avenant intervenu le 25 février 1930 entre le Préfet du Nord et notre Société pour la modification de l'article 2 du cahier des charges annexé au décret du 23 janvier 1914 (définition du nouveau tracé de la ligne de Lille à Halluin par le nouveau boulevard de Marcq).

Les travaux de la ligne Croisé-Laroche - Eglise de Marcq ont été achevés au cours de l'exercice ; la ligne a été mise en service en octobre 1930. Montant des travaux : 1 046 000 fr.

Le nombre de voyageurs transportés passe de 46 227 000 à 50 127 000.

Afin de lutter contre la concurrence des voitures automobiles, nous avons repris l'exploitation du centre des autobus de Linselles. En outre, nous avons créé diverses

lignes d'autobus entre les centres de Roubaix et de Tourcoing et la frontière belge.

C'est ainsi que furent mises en exploitation les lignes ci-après désignées :

- 12 mars 1930 - ligne n° 54 : Tourcoing-Neuville en Ferrain-Halluin (ligne réclamé par la Municipalité de Neuville-en-Ferrain et que nous avons établie à la faveur de la création de la ligne n° 55 (Lille-Halluin) dont elle constitua, dès le début, les haut-le-pied.
- 24 mars 1930 - ligne n° 51 : Tourcoing (Hôtel de Ville) La Marlière
- 24 mars 1930 - ligne n° 52 : Tourcoing (Hôtel de Ville) Mont-à-Leux
- 24 mars 1930 - ligne n° 53 : Roubaix (Place de la Liberté) Mont-à-Leux
- 22 avril 1930 - ligne n° 55 : Lille-Halluin. Cette ligne fut établie en remplacement de la ligne de tramways concédée par décret du 23 janvier 1914. Sa consistance fut à cette époque de 7 voyages dans chaque sens pendant la semaine et de 14 voyages dans chaque sens les dimanches et fêtes.
- 17 juin 1930 - ligne n° 50 : Tourcoing (rue de Dunkerque) La Marlière

Et le 1er décembre 1930 nous procédons, d'accord avec la Société des Autobus Linsellois qui avait été créée le 1er septembre 1925, à la reprise par nous de l'exploitation d'un réseau ainsi constitué :

- Ligne n° 60 : Linselles - La Vignette-Blanc Four - Tourcoing
- " 60 : Linselles - La Vignette - Blanc Four
- " 61 : Linselles - Croix Blanche - Mouvaux
- " 62 : Linselles - Croix Blanche - Blanc Four - Tourcoing
- " 62 : Linselles - Croix Blanche - Blanc Four
- " 63 : Linselles - Croix Blanche - Gare des Francs
- " 64 : Linselles - Bondues
- " 65 : Bondues - Blanc Four - Tourcoing
- " 65 : Bondues - Blanc Four
- " 66 : Bondues - Mouvaux
- " 67 : Bondues - Gare des Francs
- " 68 : Gare des Francs - Mouvaux

Nos relations avec la Société S.T.A.R.N. filiale de la Compagnie des Chemins de fer du Nord se développent dans de bonnes conditions. C'est ainsi que nous exploitons pour son

compte une ligne Lille-Lens et une ligne Lille-Billy Berclau.

Au 1er septembre 1930, nous avons procédé à l'émission du nouvel emprunt de 13 500 fr., dont nous avons parlé au cours de l'exercice 1929.

Nous jugeons utile de participer à la création du Champ de Courses du Croisé-Laroche.

Le nombre de voyageurs transportés passe de 46 227 000 en 1929 à 50 127 000, soit une augmentation de 8,50 %.

Le compte de Profits et Pertes présente un solde créditeur de 1 587 636 fr. permettant la répartition d'un dividende de 7 %, comme en 1929.

M. Paul HUVILIN, Administrateur de la Compagnie du Chemin de fer de l'Est de Lyon est nommé Administrateur de la Société.

- 1931 -

La concurrence automobile a marqué, au cours de l'année 1931, une nouvelle tendance à se développer, au détriment du trafic de notre réseau de voies ferrées.

Le Conseil d'Administration se préoccupe tout spécialement de cette question et prend toutes mesures : amélioration du matériel roulant et des voies, augmentation de la fréquence des départs, création de nouveaux services automobiles qui lui paraissent de nature à sauvegarder nos intérêts.

Nos diverses lignes d'autobus donnent des résultats encourageants. Ces exploitations, dont le but essentiel est de protéger notre trafic, ont réussi à équilibrer convenablement leurs charges.

A la suite de certaines modifications dans la consistance des lignes du réseau linsellois, ce réseau se présente comme suit, à la date du 31 août 1931 :

- Ligne n° 60 : Linselles-Tourcoing (par La Vignette et le Blanc Four) : 3 voyages journaliers dans chaque sens.

- Ligne n° 62 : Linselles-Mouvauux (par Croix Blanche) :
1 voyage dans chaque sens la semaine,
4 " " " " les dimanches et fêtes
- Ligne n° 64 : Linselles-Bondues-Mouvauux (par Jambon et Vert
Blois) :
2 voyages dans chaque sens la semaine,
6 " " " " dimanches et fêtes
- Ligne n° 65 : Linselles-Bondues-Gare des Francs-Tourcoing :
en semaine seulement, 3 voyages dans chaque
sens

Ce réseau constituera, jusqu'au 20 septembre 1937, date de suspension de l'exploitation, le réseau linsellois.

Le 15 novembre 1931, afin de lutter contre la concurrence qui nous est faite par l'Entreprise de transports Loof et Cazin, nous décidons de créer, sur le parcours Lille-Wervicq, une ligne n° 56 passant par Linselles et qui aura la consistance ci-après :

semaine : 4 voyages dans chaque sens, dont 3 ne dépassant pas Linselles
dimanches et fêtes : 6 voyages dans chaque sens, dont 5 ne dépassant pas Linselles.

Au cours des exercices 1930 et 1931, on procède aux travaux d'extension des lignes D et G entre la Place de l'Avenir et l'extrémité du boulevard de Fourmies d'une part, et entre l'Hospice Barbieux et la Place du Travail d'autre part, montant des travaux : 390 000 fr.

En 1931 on procède à la construction de 10 nouvelles caisses de motrices 10 (destinées en principe à la ligne de Marquette).

Afin d'améliorer l'alimentation du secteur alimenté par la sous-station de La Madeleine et de diminuer la chute de tension en ligne, on procède à l'installation, entre la sous-station et le Croisé-Laroche, de deux feeders aériens en bronze de 150 m/m² de section.

Pour cet exercice 1931, le compte de Profits et Pertes présente un solde créditeur de 1 103 987 fr. permettant la répartition d'un dividende de 5 % à chacune des 80 000 actions A de 250 fr. ainsi que d'un dividende de 5 % à chacune des 8 000 actions B libérées d'un quart, soit 12 fr. 50 par action A et 3 fr. 12 par action B.

- 1932 -

Le 29 janvier 1932, nous mettons en service de nouvelles lignes d'autobus sur les boulevards Lille-Roubaix et Lille-Tourcoing (autobus Citroën type C6 18 places assises effectuant les trajets Lille-Roubaix et Lille-Tourcoing en 20 minutes).

Ces lignes ont la consistance ci-après :

- Ligne n° 70 - Lille-Roubaix :
service d'hiver : 29 voyages dans chaque sens
service d'été : 14 " " " "
- Ligne n° 71 - Lille-Tourcoing :
service d'hiver : 29 voyages dans chaque sens
service d'été : 14 v " " " "
- Ligne n° 70 N - Lille-Roubaix-Tourcoing :
Un voyage de nuit (toutes les nuits)
- Ligne n° 71 N - Lille-Tourcoing-Roubaix :
Un voyage de nuit les samedis, dimanches et jours de fêtes.

Le 13 juillet 1932, à la suite d'un accord avec la Société Générale des Transports Départementaux qui exploitait une ligne Tourcoing-Comines, nous prenons l'exploitation d'une ligne n° 57 : Tourcoing-Comines, ayant la consistance ci-après :

semaine : 2 voyages dans chaque sens plus un voyage Comines-Linselles
dimanche et fêtes : 5 voyages dans chaque sens plus un voyage Comines-Linselles.

En septembre 1932, nous apprenons que la Société TRICOIT de Lannoy, envisage l'exploitation d'une ligne d'autobus Roubaix-Annappes. Nous annonçons alors au Contrôle notre désir d'exploiter nous-mêmes cette ligne, et le 1er octobre 1932 nous créons donc une ligne n° 58 : Roubaix-Annappes, ayant la consistance ci-après :

semaine : 4 voyages dans chaque sens
dimanches et fêtes : 6 voyages dans chaque sens

Et dans ces conditions, nos services automobiles

s'étant développés, nous avons effectué, en 1932, 821 230 KmV par autobus, contre 230 500 en 1931. Ces services sont régulièrement déficitaires, mais leur maintien paraît indispensable à la sauvegarde de nos exploitations tramways.

Au cours de l'exercice 1932, nous ne transportons plus, d'ailleurs, que 40 397 000 voyageurs, contre 42 600 000 en 1931.

Nos services traction procèdent à la transformation des paliers de 80 moteurs TH 553 et de 20 moteurs 573, ainsi qu'à la construction d'un train réversible motrice 419 remorque 722 destinés, en principe, à l'exploitation du service navettes Lille-St Maur.

Au cours de cette année fut construite, sur le terrain annexe, une remise à autobus permettant d'abriter 16 autobus et 6 voitures de tourisme. Coût des travaux : 188 000 fr.

Le solde bénéficiaire du compte Profits et Pertes s'élève à 1 145 745 fr. et permet de répartir un dividende de 5 %, soit 12 fr. 50 à chacune des 80 000 actions A et 5 % également, soit 3 fr. 12, à chacune des 8 000 actions B libérées d'un quart.

- 1933 -

17 juin. - Décret paru au J.O. du 7 juillet 1933 autorisant le doublement de la voie du tramway de Leers au Blanc Four à Roncq entre la rue du Bois et la rue d'Anor à Tourcoing. Ce décret approuve également l'avenant intervenu le 15 novembre 1932 entre le Préfet du Nord et notre Société en vue de modifier l'article 6 du cahier des charges annexé au décret du 22 février 1904 (réduction à 1 mètre au lieu de 1 m 40 de l'intervalle libre entre le matériel roulant et l'angle de la maison portant le n° 98 de la rue du Brun Pain à Tourcoing.

18 juillet. - Décret déclaratif d'utilité publique paru au J.O. du 26 juillet 1933 :

- 1°) - d'une ligne n° 3ter du réseau des tramways de Roubaix formant prolongement, jusqu'à la frontière belge, des lignes nos 3 et 3bis de la Gare de Roubaix à la douane de Wattrelos ;
- 2°) - d'une ligne n° 8 quater formant prolongement jusqu'à la Place du Travail, des lignes nos 8, 8bis et 8ter, de la Gare de Roubaix à l'Hospice Barbieux.

Ce décret approuve l'avenant à la convention des

16-18 mars 1905 intervenu le 13 août 1932 entre le Maire de Roubaix et la Société E.L.R.T.

Le développement de nos service d'autobus nous a amenés à construire, non seulement la nouvelle remise qui fut construite en 1932, mais également à procéder à la construction d'un nouvel atelier de réparations dans le terrain annexe du Dépôt de Marcq. Montant des travaux : 286 000 fr.

Le nombre de voyageurs transportés sur le réseau tramways est stationnaire. Il s'élève en 1933 à 40 350 000 contre 40 397 000 en 1932.

Par contre, sur le réseau d'autobus, nous transportons 1 347 000 voyageurs en 1933 contre 993 000 en 1932.

Il nous paraît intéressant d'indiquer, dans le tableau ci-dessous, les tarifs que nous percevions, en juillet 1933, sur nos différentes lignes d'autobus. Pour les lignes qui font, en quelque sorte, double emploi avec nos lignes tramways, nous avons également indiqué les tarifs tramways perçus à l'époque. On peut voir que sur les lignes Lille-Roubaix et Lille-Tourcoing, nous percevions, sur nos autobus, des tarifs doubles des tarifs tramways. Il en résulte évidemment que ces deux lignes d'autobus Lille-Roubaix et Lille-Tourcoing étaient très peu fréquentées et déficitaires. Nous les maintenions cependant pour évincer des concurrents éventuels.

Tarifs Autobus - Tramways

(juillet 1933)

Lignes	Parcours	Longueur de la li- gne d'au- tobus	Tarifs	
			Autobus	Tramway
50	Tourcoing (rue de Dunkerque) La Marlière	4 Km 825	1,50	
51	Tourcoing (Hôtel de Ville) La Marlière	3 Km 425	1,50	
52	Tourcoing (Hôtel de Ville) Mont-à-Leux	2 Km 850	1,00	
53	Roubaix (Liberté) Mont- à-Leux	5 Km 125	1,50	
54	Tourcoing-Neuville-Halluin	8 Km 300	3,--	1,75

Lignes	Parcours	Longueur de la li- gne d'au- tobus	Tarifs	
			Autobus	Tramw
55	Lille-Halluin	17 Km 850	8,00	
56	Lille-Wervicq Sud	19 Km 400	7,00	
57	Tourcoing-Comines	19 Km 400	4,50	
58	Roubaix-Annappes	14 Km 200	3,00	
60	Linselles-Blanc Four- Tourcoing	8 Km 550	2,50	
62	Linselles-Croix Blanche- Mouvauux	6 Km 450	2,00	
64	Linselles-Bondues-Mouvauux	9 Km 350	3,50	
65	Linselles-Bondues-Gare des Francs-Tourcoing	11 Km 900	4,00	
70	Lille-Roubaix	11 Km 400	4,00	1,75
71	Lille-Tourcoing	12 Km 100	4,00	2,00
N 70	Lille-Roubaix-Tourcoing (nuit)	24 Km 100	5 et 7	
N 71	Lille-Tourcoing-Roubaix (nuit)	24 Km 050	5 et 7	
STARN	(Lille-Billy (Lille-Lens		6,00 8,00	

On procède, au cours de cet exercice, à la construction de 5 trains reversibles type 10, destinés en principe à l'exploitation de la ligne 2 : Lille-Chapelle d'Elocques et à l'exploitation du service navettes : Lille-Avenue St Maur-Dépôt de Marcq.

On procède aussi à la construction du tronçon de la ligne B compris entre la Douane de Wattrelos et la frontière belge (Château d'Or). Cette ligne, également prévue pour lutter contre la concurrence des autobus belges qui pénétraient en France avec des voyageurs de la Gare d'Herseaux, est mise en service au mois d'août 1933. Le montant total des travaux s'est élevé à 998 000 fr.

Le compte de Profits et Pertes présente un solde créditeur de 1 187 205 fr. et permet la répartition d'un dividende de 5 %, soit 12 fr. 50 à chacune des 80 000 actions A et 5 % également, soit 3 fr. 12 à chacune des 8 000 actions B libérées d'un quart.

Le danger de la concurrence automobile semble devoir

s'atténuer grâce à un décret-loi en date du 19 avril 1934 qui subordonne l'ouverture ou la création de tous services automobiles nouveaux à une autorisation administrative. Ce même décret prévoit la réorganisation progressive de l'ensemble des transports.

20 juin.- Assemblée Générale Extraordinaire.-

Afin de se conformer aux dispositions de la loi du 13 novembre 1933, le statut des 8 000 actions B dites à vote plural précédemment émises, est modifié. Sous certaines réserves, elles seront entièrement assimilées aux actions A et formeront avec elles, une seule catégorie d'actions sans appellation particulière.

L'Assemblée décide de modifier les articles 4, 6, 7, 9, 10, 12, 16, 20, 30, à 39, 44 et 49 des statuts.

C'est ainsi que l'article 6 est modifié comme suit :
Le capital social est fixé à 22 000 000 de fr. et divisé en 88 000 actions de 250 fr. chacune comprenant :

- 48 000 actions émises contre espèces lors de la constitution de la Société ;
- 8 000 actions émises contre espèces, ainsi qu'il résulte des assemblées générales extraordinaires des 3 novembre et 21 décembre 1911 ;
- 4 000 actions attribuées à la Compagnie des Tramways d'Armentières en représentation de son apport en nature (fusion)
- 20 000 actions attribuées à la Compagnie des Tramways de Roubaix-Tourcoing en représentation de son apport en nature (fusion).
- 8 000 actions émises contre espèces, ainsi qu'il résulte des assemblées générales extraordinaires des 15 juin et 9 novembre 1928 (actions qualifiées à leur origine actions B).

Le nombre de voyageurs transportés par le réseau tramways décroît légèrement et passe de 40 350 000 en 1933 à 39 260 000 en 1934.

Sur nos autobus, le nombre de voyageurs transportés descend également à 1 244 000 en 1934 contre 1 341 000 en 1933 et le rapport du Conseil d'Administration s'exprime ainsi :

Nous ne pouvons en effet perdre de vue, malgré les difficultés de plus en plus graves, avec lesquelles nous sommes aux prises, qu'il est indispensable, pour assurer l'existence d'un réseau comme le nôtre, de lui conserver la faveur du public en le dotant d'un matériel confortable et rapide adapté aux progrès de la technique et en maintenant les voies en parfait état d'entretien.

La dépression continue du trafic nous contraint, cependant, de prévoir une nouvelle réduction de notre programme de renouvellement des voies, réduction qui ne pourra être que provisoire.

A titre documentaire, nous donnons ci-après la consistance des lignes d'autobus 50, 51, 52, 53, telles qu'elles fonctionnaient au mois de mai 1934 :

- Ligne n° 50 : Tourcoing (rue de Dunkerque) - La Marlière (Cuirassier) - 4 voyages journaliers dans chaque sens en semaine seulement ;
- Ligne n° 51 : Tourcoing (Hôtel de Ville) - La Marlière (Cuirassier) - 41 voyages journaliers dans chaque sens ;
- Ligne n° 52 : Tourcoing (Hôtel de Ville) - Mont-à-Leux
3 voyages dans chaque sens la semaine
3 voyages dans chaque sens les dimanches et fêtes
- Ligne n° 53 : Roubaix (Liberté) - Roubaix (Octroi) - Mont-à-Leux
4 voyages dans chaque sens entre l'Octroi et le Mont-à-Leux dans la semaine
6 voyages dans chaque sens entre Liberté et Mont-à-Leux les dimanches et fêtes.

Le compte Profits et Pertes présente un solde bénéficiaire de 1 210 044 fr. permettant, comme précédemment, la répartition d'un dividende de 5 %.

- 1935 -

Le Conseil d'Administration, agissant conformément à l'article 16 des statuts, a procédé, depuis le 1er janvier 1935, au rachat en bourse de 1 060 actions qui ont été annulées au fur et à mesure de leur rachat et n'ont, par conséquent, plus droit aux répartitions.

Le trafic tramways baisse encore : 38 071 000 voyageurs transportés contre 39 268 000 en 1934. Sur nos autobus, le trafic baisse également : 1 045 000 voyageurs transportés contre 1 244 000.

Au cours de cet exercice, et sous la protection du décret-loi du 19 avril 1934 qui établit la coordination du rail et de la route, nous procédons à la réduction des services déficitaires d'autobus ; le nombre de kmv. autobus passe en effet à 569 000 en 1935 contre 956 000 en 1934.

C'est ainsi que :

- le 25 février 1935, nous supprimons les lignes 70 N : Lille-Roubaix-Tourcoing et 71 N : Lille-Tourcoing-Roubaix ;
- le 17 mars 1935, nous cessons l'exploitation des lignes d'autobus 70 et 71 Lille-Roubaix et Lille-Tourcoing sur les boulevards ;
- le 17 mars 1935, nous supprimons l'exploitation de la ligne n° 58, Roubaix-Annappes ;
- le 26 mai 1935, et d'accord avec l'Entreprise Loof et Cazin, nous abandonnons l'exploitation de la ligne n° 56, Lille-Wervicq.

C'est en 1935 que nous envisageons de remplacer par une ligne d'autobus la ligne de tramways très déficitaire qui, sous le nom de ligne P, relie Tourcoing à Wattrelos et Lannoy (ancienne ligne 4 et tronçon Leers-Lannoy de l'ancienne ligne 2 du réseau Départemental). Le 19 avril 1935, la ville de Tourcoing nous donnera son accord à ce sujet.

On procède, avec la collaboration de la Société E.E.N.F. et avec la Société de Gérance et d'Exploitation (M. GIBRAT) à l'étude des différents moyens propres à diminuer les effets de l'électrolyse dans le réseau de Roubaix (amélioration des circuits de retour, mise en place de nouvelles résistances additionnelles sur les câbles de retour, de manière à mieux équilibrer les potentiels moyens de leur point d'atterrissage).

Et, à la suite de la construction du tronçon Douane française - Château d'Or, de la ligne B, on construit et on met en service la sous-station automatique de Wattrelos.

Un décret-loi en date du 18 juillet 1935 a institué un prélèvement de 10 % sur un certain nombre de dépenses des sociétés concessionnaires de services publics, notamment les dépenses de personnel (décret-loi Laval).

Nous avons donc, au cours de l'exercice 1935, appliqué ce décret-loi et nous avons obtenu que l'économie correspondante, portée à un compte spécial, soit affectée au paiement des dépenses de renouvellement des voies.

Malgré les difficultés de l'époque, nous n'avons pas hésité à commander une série de motrices nouvelles dotées de tous les perfectionnements conformes à la technique moderne et destinées à circuler sur les lignes les plus chargées de nos réseaux de Roubaix et de Tourcoing (il s'agit des motrices 290).

Le compte Profits et Pertes présente un solde bénéficiaire de 1 182 725 fr. permettant la répartition d'un dividende de 5 %, comme au cours de l'exercice précédent.

- 1936 -

Décès de M. Alexandre GIROS.- Nous extrayons du rapport du Conseil d'Administration de cette année, les lignes suivantes :

"Nous avons la douleur de vous faire part du décès de M. Alexandre GIROS, Président du Conseil d'Administration. M. GIROS qui, il y a près de 30 ans, avait été nommé Administrateur-Délégué de l'ancienne Société des Tramways de Roubaix et de Tourcoing, et qui était depuis la fin de la guerre, Président de notre Conseil d'Administration, a joué un rôle capital dans le développement de la Société. Il fut l'artisan, dès 1910, de la rénovation des vieux réseaux de Roubaix et de Tourcoing, puis de la reconstitution de l'ensemble des réseaux après la guerre, puis de leur fusion, et enfin de leur beau développement et de leur plein essor".

Le début de cet exercice est marqué par une grève du personnel, d'une durée de cinq semaines, à titre de protestation contre le prélèvement de 10 % sur les salaires, institué par le décret-loi du 18 juillet 1935 (grève du 5 janvier au 8 février).

Le nombre de voyageurs transportés sur l'ensemble des réseaux tramways et autobus passe de 46 509 000 (1) en 1935 à 39 637 000 en 1936, soit une diminution de 14,8 %.

D'autre part, l'application de la semaine de 40 heures crée des charges nouvelles et considérables. Les tarifs sont augmentés, mais d'une façon encore très insuffisante.

Cette année voit néanmoins la mise en service, à Roubaix Tourcoing, des 16 motrices modernes, type 200 (Brissonneau & Lodz), qui seront utilisées sur les lignes C et Ø.

Malgré les difficultés nouvelles, les travaux de renouvellement de voies indispensables se poursuivent : renouvellement complet de toutes les installations de la Place de la Gare de Roubaix, rue de l'Alma et bifur St Vincent de Paul. Dépense : 700 000 fr.

Le 2 janvier 1936, l'exploitation du tronçon de la ligne P : Orions - P.S. du tilleul (ligne Ø) est assurée par autobus.

Et le 24 février 1936, on procède à la prolongation de cette ligne au-delà du P.S. du Tilleul, jusqu'à Wattrelos (le passage supérieur du Tilleul étant alors substitué à l'ancien passage à niveau.

Puis on met aussitôt en route une ligne d'autobus remplaçant la ligne de tramways sur le tronçon Orions - Wattrelos - Leers - Lannoy (Boutemy).

On poursuit le rachat en bourse des actions de la Société. Au 1er janvier 1935, le nombre de titres rachetés est de 3 500 unités (sur les 88 000 actions dont 8 000 libérées d'un quart).

En raison des difficultés de cet exercice, le solde créditeur du compte Profits et Pertes n'atteint que 777 989 fr. et le dividende est ramené à 3 %, soit 7 fr. 50 à chacune des 76 500 actions entièrement libérées et 1 fr. 875 aux 3 000 actions libérées d'un quart.

(1) Le chiffre de 46 509 000 est extrait du rapport du Conseil d'administration de 1937 qui fait état du nombre de voyageurs transportés sur l'ensemble des réseaux de tramways et autobus en 1935. Il est en discordance avec le chiffre de 38 071 000 que l'on trouve pour cette même année 1935 dans le rapport du Conseil d'administration de l'année 1936. Cela provient de ce que, dans le premier document, on a compté le nombre total de voyageurs transportés, tandis que dans le second, on n'a fait ressortir que le nombre de voyageurs circulant à tarif normal, à l'exclusion des abonnés et des voyageurs utilisant le tarif ouvrier.

Le nombre de voyageurs transportés se réduit à 38 489 000 contre 39 636 000, soit une diminution de 2,9 %. Mais si, tenant compte de l'arrêt des transports pendant le mois de janvier 1936 en raison de la grève du personnel, on compare le nombre de voyageurs transportés en 1937 à celui de l'année 1935, on constate que la diminution dépasse 17 %.

On poursuit donc des négociations avec les pouvoirs publics afin :

- 1°) - d'aménager à nouveau les tarifs ;
- 2°) - d'obtenir l'autorisation d'amortir sur 30 années les dépenses que nous serons amenés à faire d'ici la fin des concessions pour la révision et l'amélioration des installations fixes ainsi que pour l'acquisition du matériel nouveau, la partie non amortie de ces dépenses étant, en fin de concession, remboursée à la Société par l'autorité concédante (il s'agit de l'accord qui sera conclu avec nos trois pouvoirs concédants sous le nom de Protocole et qui sera signé le 1er juillet 1938) ;
- 3°) - d'obtenir du département un prêt de longue durée de 10 000 000.

Différentes décisions sont obtenues en ce qui concerne nos dommages de guerre. Le Tribunal nous alloue, pour notre réseau d'Armentières, une indemnité de 4 486 734 fr. Le jugement relatif à notre Usine du Laboureur a également été rendu et l'indemnité correspondante s'élève à la somme de 395 267 fr. plus les intérêts à 5 % sur la perte subie. Nous avons fait un résumé de cette question précédemment, à la page 41.

Après différentes modifications dans la consistance des services d'autobus Orions - Wattrelos - Leers - Lannoy, nous décidons d'en confier l'exploitation à la Maison TRICOIT (avenant à nos conventions des 26 mai 1937, 11 juin 1937 et 23 juin 1937).

De plus, par arrêté préfectoral du 11 juin 1937, nous sommes autorisés à substituer des autobus à des tramways sur la ligne S : Roubaix-Hem, et le 22 juin 1937 nous procédons effectivement à ce changement dans le mode d'exploitation de

cette ligne (consistance : 4 voyages journaliers dans chaque sens).

On exécute, au cours de cet exercice, les importants travaux de renouvellement complet des installations de la Place St Christophe à Tourcoing. Ces travaux furent entrepris à la suite de différentes études qui s'échelonnèrent depuis 1922. Coût : 600 000 fr.

C'est en mai 1937 que l'on procède à l'introduction, sur nos voitures, du mode de perception au moyen de l'appareil oblitérateur S.C.A.M.P. (en remplacement des planches à billets dites "clarinettes") sur l'ensemble du réseau de Lille sauf les lignes du boulevard. L'adoption définitive de ce mode de perception, sur le reste du réseau, se fera le 30 mars 1938.

Au 31 décembre 1937, la Société a procédé au rachat en bourse de 4 000 actions de 250 fr. de sorte que son capital social est ramené de 22 000 000 à 21 000 000.

Malgré les difficultés nombreuses de cet exercice, le compte de Profits et Pertes présente un solde créditeur de 865 803 fr. permettant la distribution d'un dividende de 4 % aux actionnaires, soit 10 fr. par action entièrement libérée et 2 fr. 50 par action libérée d'un quart.

- 1938 -

Cet exercice se déroule sous le signe d'une sorte de psychose de guerre, peu propice à la bonne marche de l'exploitation. C'est ainsi que le nombre de voyageurs transportés sur l'ensemble de nos services tramways et autobus est ramené à 33 200 000 contre 38 490 000 en 1937, soit une diminution de 13,7 %.

Le Protocole par lequel nous sommes autorisés à amortir sur 30 années nos dépenses d'amélioration des installations et d'achat de matériel roulant avec prise en charge, en fin de concession, par chaque autorité concédante, de la partie à amortir, a été signé le 1er juillet 1938 par M. le Prefet du Nord et par MM. les Maires de Roubaix et de Tourcoing.

Nos pourparlers relatifs à l'octroi, par le département d'un prêt à longue durée de 10 000 000 de fr. se poursuivent.

Une Assemblée Générale Extraordinaire du 10 janvier 1938 s'était réunie en vue de donner au Conseil d'Administration l'autorisation de procéder à cet emprunt.

Le 3 avril 1938, M. CAPELLE cesse d'assurer le service des lignes Linselles - Bondues - Mouvaux, et Linselles - Bondues - Tourcoing, qu'il exploitait pour nous.

Le 7 juin 1938, M. DELAHOUTRE de Linselles exploite, avec notre agrément et sous certaines clauses restrictives un service ouvrier Bondues - Tourcoing.

Exécution des postes importants de travaux ci-après :

- Renouvellement et aménagements nouveaux des installations ferroviaires du dépôt de Marcq (coût des travaux : 1 100 000 fr.)

Avant ce renouvellement se produisaient quotidiennement de nombreux déraillements, dans les courbes de faible rayon descendant jusqu'à 16 mètres, des voitures de tramways, et en particulier des voitures 600 à grand empattement. Depuis l'installation du nouveau peigne avec rayons minima de 20 mètres des courbes qui y font suite, nous n'avons plus jamais eu de tels incidents à déplorer.

- Pose des voies sur le nouveau Passage Supérieur de Beaupaire, ligne H remplaçant l'ancien Passage à Niveau. Ce passage supérieur a permis d'exploiter la ligne Roubaix-Leers sans solution de continuité, en faisant disparaître les fâcheux transbordements que le passage à niveau imposait.
- Remplacement des deux peignes d'entrée du Dépôt de Mascara, peignes également vétustes et mal conditionnés, qui produisaient de fâcheux déraillements.

C'est le 1er avril 1938 que M. TOUSSAINT quitte la Direction de la Société, qu'il assurait depuis 18 ans, pour prendre celle de la Société E.E.N.F. à Lille. Il est remplacé par M. SABOURET, Ingénieur en Chef.

On continue à procéder, conformément à l'article 16 des statuts, au rachat en bourse d'actions libérées. Au 31 décembre 1938 et depuis la dernière réduction de capital à

21 000 000, la Société avait encore racheté 984 actions.

Le compte de Profits et Pertes présente un solde créditeur de 1 024 195 fr. permettant la distribution d'un dividende de 5 %, soit 12 fr. 50 par action entièrement libérée et 3 fr. 25 par action libérée d'un quart.

- Exercice 1939 prorogé jusqu'au 30 juin 1940 -

Les 8 premiers mois de cet exercice (janvier à août 1939) se sont poursuivis à peu près normalement. On procède à la commande et à la livraison partielle de 3 nouvelles motrices type 200 destinées à renforcer le parc de ce type de matériel à Roubaix. On procède aussi au remplacement, par des moteurs T.H. 573, des 4 moteurs 1 000 de la voiture 431 et des 16 moteurs Alioth 28 sur les 4 motrices 432 à 435.

A signaler que, d'accord avec la S.N.C.F. et avec notre Société, la Maison BOLLE met en route un service Comines - Tourcoing, par Halluin.

C'est au cours de l'année 1939 que la ville de Roubaix procède, dans les Jardins du Parc Barbieux, à "L'Exposition du Progrès Social". Cette initiative se déroulera dans une atmosphère troublée par les craintes de la guerre et n'aura pas le succès escompté. Afin d'essayer d'attirer des voyageurs, nous installons des panneaux horaires et des cartes, et procédons à divers aménagements.

Les travaux et dépenses ci-après sont effectués au cours de cet exercice :

- Renouvellement des voies rue Eugène Jacquet et rue Rabelais, ligne 2 ;
- Renouvellement des voies rue Charles Wattine à Tourcoing ;
- Fin des travaux de remplacement et de modification des voies et appareils du dépôt de Marcq ;
- Dépose de la voie et de la ligne aérienne, ligne 2, sur 1 km 500 au-delà de Lys-lez-Lannoy ;

- Dépose de la voie et de la ligne aérienne, ligne P, sur 1 km entre les p.k. 9 312 et 10 483 ;
- Construction d'un abri de défense passive au dépôt du Laboureur
- Achat de 610 masques à gaz et de 8 000 sacs à terre ;

Les allocations et colis aux prisonniers entraînent une dépense de 962 010 fr.

La mobilisation d'une grande partie de notre personnel et l'état de guerre avec les puissances de l'axe sont ensuite venus jeter une perturbation considérables dans la vie de notre Société.

Voici un raccourci de cette période troublée :

Depuis le 3 septembre 1939, date de la déclaration de guerre de la France à l'Allemagne, jusqu'au 10 mai 1940, date de l'invasion par l'Allemagne, de la Hollande et de la Belgique, l'exploitation de notre réseau s'est effectuée sans événements notables. La mobilisation de septembre 1939 apporta évidemment une grande perturbation dans nos services, mais l'embauchage et l'instruction assez rapide d'"agents auxiliaires nous permirent assez facilement d'assurer au réseau toute sa vitalité.

La presque totalité de notre parc autobus fut réquisitionnée par l'autorité militaire française, et le 2 septembre 1939 au matin, les 24 véhicules ci-après, quittèrent le dépôt de Marcq :

4	autobus Bernard B.6	58 places	- 22 CV	- mis en service en
				décembre 1930
11	" Citroën C.6	18 "	- 13 CV	- mis en service en
				janvier 1932
5	" Bernard G.B.6	55 "	- 22 CV	- mis en service en
				octobre 1932
1	" Panhard Zuga	55 "	- 24 CV	- mis en service en
				novembre 1932
3	" Citroën P.45	35 "	- 17 CV	- mis en service en
				janvier 1935

Ne nous restèrent que les 2 véhicules suivants, qui n'étaient pas en état de marche lors de la réquisition :

1	autobus Bernard B.6	58 places	- 22 CV	- mis en service en
				décembre 1930
1	" Renault Scemia	56 "	- 30 CV	- mis en service en
				juillet 1933

(Nous ne revîmes jamais les 24 autobus réquisitionnés qui, paraît-il, furent incendiés lors des événements de Dunkerque en mai 1940).

Sur un effectif du temps de paix de 1 167 agents, nous avions, au 30 avril 1940, 753 agents mobilisés. Le total des agents, en service à cette date était de 740, dont 397 agents du cadre permanent, 61 retraités rappelés et 282 auxiliaires embauchés depuis la mobilisation.

L'équilibre financier de notre Société était assuré. La situation, au 31 mars 1940, se présentait en effet comme suit :

	: 1940	: 1939
	: 3 premiers mois	: 3 premiers mois
Recettes nettes	: 7.503.714,15	: 8.567.910,67
Dépenses normales	: 5.897.461,49	: 7.492.420,39
Produit brut	: 1.606.252,66	: 1.075.490,28
Coefficient D/R	: 79 %	: 87 %
Dépenses exceptionnelles	: 8.534,23	: 68.747,26
Dépenses d'Administration Centrale	: 840.000,--	: 924.498,--
Dépenses totales	: 6.745.995,72	: 8.485.665,65
Produit net	: 757.718,43	: 82.245,02

A partir du 10 mai 1940, la situation s'aggrava et fut caractérisée par un nombre considérable d'alertes qui jetèrent une grande perturbation dans nos services, et au cours desquelles nous n'étions plus autorisés à circuler avec nos voitures. Le 10 mai, nous eûmes 8 alertes d'une durée totale de 11 heures ; le 11 mai, 6 alertes d'une durée totale de 4 h 30 ; le 12 mai, 7 alertes d'une durée totale de 6 heures, etc... A partir du 16 mai, nous fûmes continuellement en état d'alerte ; ces alertes n'étaient même plus annoncées. A partir de ce moment, la clientèle se raréfia et nos recettes fléchirent fortement.

Le vendredi 17 mai, à la suite d'une note en date du 16 mai émanant du siège de Paris au sujet des dispositions à prendre en cas d'évacuation, M. SAMBOURG, qui assure la direction de la Société depuis le départ aux Armées de M. SABOURET en août 1939, se rencontre avec M. TOUSSAINT à E.E.N.F. Il est convenu qu'en cas d'arrivée des Allemands dans la région, toutes mesures seront prises pour quitter les lieux et se rendre dans

une région moins visée par l'ennemi. Nous choisissons la Normandie située à peu près à égale distance de notre siège Administratif de Paris et de Rennes où les Services départementaux du Nord, et en particulier M. l'Ingénieur en Chef, sont évacués.

Le dimanche 19 mai fut le dernier jour de l'exploitation ; toutes les voitures rentrèrent dans les dépôts pour 21 heures.

Le lundi 20 mai, on apprend que tous les hommes de 16 à 50 ans, y compris les affectés spéciaux, doivent immédiatement quitter leur poste pour se mettre à la disposition de l'autorité militaire dans le département du Loir et Cher. Cette disposition prive la Société des 9/10 de ses effectifs. La population devient extrêmement clairsemée. Les Allemands approchent et, après accord avec M. le Préfet du Nord, l'évacuation est ordonnée pour le lendemain 21 mai, à 7 h 30.

Le convoi d'évacuation se compose de :

- 1 camion automobile dans lequel on a chargé toutes les archives de direction, de comptabilité, du magasin, du personnel, ainsi qu'une somme d'environ 350 000 fr. en numéraire qui restait en caisse après avoir procédé à la paie rapide et sommaire du personnel qui a quitté la région la veille ;
- 1 autobus Scemia et un autobus Bernard emmenant différents agents de la Société, principalement les dames et leur famille.

M. SAMBOURG dirige ce convoi, mais il se trouve bloqué, à 9 km d'Hesdin, dans le Pas-de-Calais, dans le courant de l'après-midi. Les Allemands ont percé à Sedan ; ils sont déjà à Abbeville et tout passage vers l'Ouest de la France est devenu impossible. Dans la cohue indescriptible de ce jour, il fut impossible de maintenir la moindre cohésion entre les différents véhicules du convoi, lequel, sous les bombardements qu'ils essuyèrent, prirent des directions différentes et restèrent isolés dans la campagne pendant une quinzaine de jours.

Le mercredi 22 mai, premiers contacts avec les Allemands qu'on prenait pour des Hollandais.....

Enfin, après diverses péripéties, un état-major réduit, composé de MM. SAMBOURG, HOUTTEKINDT, PHILIBERT et MANIEZ, se retrouve au dépôt de Marcq. Les autres agents évacués reviennent petit à petit, ainsi que le caissier, M. TROY, sa caisse et toutes nos archives.

Après un nouvel entretien avec M. le Préfet et un premier contact avec l'autorité Allemande, nous procédons à la visite du réseau et nous y constatons de nombreuses destructions :

gros dégâts au Croisé-Laroche, au Pont du Château Rouge, au Pont de la Planche Epinoy, au Pont du Risban. Dépôt de Leers entièrement détruit, ainsi que la passerelle du Petit Lannoy. Réseau à revoir partout, surtout les lignes aériennes. Présence de très nombreux fils téléphoniques installés, soit par les Anglais, soit par les Allemands, dans nos propres installations. Le lundi 10 juin, conversation avec SUEUR, secrétaire-adjoint du Syndicat de nos agents, au dépôt du Laboureur. Il nous assure de toute la collaboration et de toute la bonne volonté du personnel.

En fait, malgré d'énormes difficultés, les travaux de remise en état des lignes sont exécutés avec acharnement et nos différentes lignes furent remises successivement en service aux dates ci-après :

- 22 juin 1940 : remise en service de la ligne Lille-Roubaix, jusqu'au pont détruit de la Planche Epinoy ;
- 24 juin 1940 : remise en service du tronçon Roubaix-Planche Epinoy, d'où exploitation complète de la ligne Lille-Roubaix, avec transbordement à la Planche Epinoy ;
- 26 juin : remise en service de la ligne A de Roubaix à Tourcoing par la place de la Fosse-aux-Chênes et de la ligne Ø de Roubaix à Tourcoing par les boulevards ;
- 27 juin : remise en service de la ligne 5 de Lille à Marquette ;
- 28 juin : remise en service de la ligne B de Roubaix à Watrellos, de la ligne C de Roubaix à Lannoy et Toufflers et de la ligne G du Crétinier à la gare de Roubaix et au boulevard de Douai ;
- 1er juillet : remise en service de la ligne R de Tourcoing à Roncq et Halluin et de la ligne M de Tourcoing (circulaire) ;
- 2 juillet : remise en service de la ligne 2 de Lille à Fives et à la Chapelle d'Elocques ;
- 5 juillet : remise en service de la ligne D de Mouvaux à Roubaix et au boulevard de Fournies, ainsi que de la ligne H de Roubaix à Leers ;
- 7 juillet : la construction d'une déviation provisoire au pont détruit de la Planche Epinoy nous permet d'exploiter la ligne n° 1 de Lille à Roubaix, sans transbordement. C'est également à partir de cette date qu'il nous fut possible de joindre notre terminus de la place du Théâtre à Lille ;

23 juillet : A la suite d'importants travaux exécutés sur la branche de Tourcoing, et principalement au Croisé-Laroche, nous remettons en route la ligne 1bis de Lille à Tourcoing, avec transbordement au pont détruit du Château Rouge.

Toutes les lignes rémunératrices de notre réseau sont donc, à cette date, remises en exploitation.

Pendant cette période de remise en route, les recettes journalières passent de :

	2.500 fr.	le 22 juin
à	20.000 fr.	" 28 "
	45.000 fr.	" 4 juillet
	48.000 fr.	" 9 juillet
	53.000 fr.	" 17 "
	62.000 fr.	" 24 "
	70.000 fr.	" 29 "

Ce dernier chiffre correspond à un nombre de 12.600 kmv parcourus journellement contre 23.950 km pour la période d'avant guerre janvier-juillet 1939, alors que les recettes journalières atteignaient une moyenne de 95.000 fr. Ces recettes, obtenues avec les mêmes tarifs qu'en 1939, et qui attestent la vitalité de notre région, seraient d'ailleurs meilleures encore si nous n'étions dans l'obligation de transporter gratuitement les nombreux soldats allemands qui se présentent sur nos voitures, au nombre de 4 à 5.000 tous les jours.

X
X X

Notre Conseil, agissant conformément à l'article 16 des statuts, a continué à procéder au rachat en bourse d'actions libérées. Depuis le 1er janvier 1939, il a été procédé au rachat de 1 178 actions.

Malgré les perturbations causées par ces événements exceptionnels, le compte de Profits et Pertes présente un solde créditeur de 1.504.651 fr. permettant la répartition d'un dividende de 5 %, soit pour 18 mois, 18 fr. 75 brut à chacune des 73.258 actions entièrement libérées et non rachetées et 4 fr. 68 à chacune des 8.000 actions libérées d'un quart.

Le Conseil d'Administration nomme respectivement Président et Directeur Général, dans le sens attaché à ces termes par la loi du 16 novembre 1940 : M. André THIMEL et M. Hubert PETYST DE MORCOURT.

Exercice de 18 mois, du 1er juillet 1940 au
31 décembre 1941

Pendant cet exercice de 18 mois, les recettes du réseau se sont élevées à 61.595.076 fr. contre 43.738.634 fr. pendant l'exercice précédent du 1er janvier 1939 au 30 juin 1949 de même durée. Cette importante progression des recettes résulte de la suppression quasi absolue des autres moyens de transport.

Le matériel roulant parcourt pendant cette période 9.048.000 km contre 10.396.000 km et a transporté 56.270.000 voyageurs contre 42.655.000 (il s'agit toujours d'exercices de 18 mois).

Nous développons nos oeuvres sociales. C'est ainsi que nous procédons à la création d'une coopérative, de jardins ouvriers, d'une colonie de vacances, d'une cantine, de distributions gratuites de vivres et de combustibles et à l'organisation de journées récréatives pour les enfants. Le budget total consacré à ces oeuvres, ainsi qu'aux allocations accordées aux familles de prisonniers, se monte à 1.461.175 fr.

Malgré les difficultés du moment, et en utilisant les ressources de notre parc à approvisionnement, nous trouvons encore le moyen de procéder aux importants travaux ci-après :

- Renouvellement de 1.700 mètres de voie et de 2 liaisons, ligne 2 à Fives, rue de Lannoy ;
- Renouvellement de la double voie, ligne R, rue Nationale et rue de l'Abattoir, entre place Notre-Dame et Hôtel des Voyageurs ;
- Renouvellement de la voie, ligne C, entre le garage de la rue de Strasbourg à Lys-lez-Lannoy et la place de Toufflers ;
- Renouvellement de la voie Vignole, ligne n° 1, branche de Lille, entre Romarin et St Maur et entre St Maur et Buisson. Ces travaux sont exécutés dans des conditions très avantageuses au moyen de rails Vignole achetés neufs en 1937 avec les éclisses correspondantes, au prix de 600 fr. la tonne. Ils provenaient d'un stock approvisionné par le département du Nord en vue de la construction de lignes à voie d'un mètre aux Chemins de fer du Cambresis. Les travaux ne furent jamais exécutés et c'est ainsi que ce stock fut mis en vente.
- Travaux d'agrandissement et d'aménagement des bureaux du dépôt de Marcq.

C'est à cette époque en effet, que l'on procéda au déplacement d'environ 2 mètres, de la façade vers cour des

bureaux de direction et à l'agrandissement subséquent des différents locaux du rez-de-chaussée et du premier étage. Les travaux qui se poursuivirent en 1942 entraînèrent une dépense de 1.300.000 fr.

- Dans le cadre de la défense passive, nous procédons à l'exécution de différents travaux de protection de nos citernes à essence.

Par la suite, en raison des événements, de l'impossibilité de poursuivre nos travaux pendant la nuit pour des raisons de sécurité (tout éclairage étant interdit) et surtout à cause de la pénurie des matières premières et tout particulièrement des rails, traverses et fils de cuivre, nous serons amenés à suspendre, non seulement les travaux de renouvellement, mais également de nombreux travaux d'entretien qui seront reportés aux exercices futurs. D'où la nécessité de constituer une "Provision pour travaux différés".

Le 31 mai 1941, nous recevons une lettre de M. l'Inspecteur général GENET, nous faisant connaître que la Commission Administrative du département du Nord avait donné un avis favorable au déclassement de la ligne de Lille à Armentières.

Nous sommes dans l'obligation d'effectuer gratuitement le transport de tous les voyageurs allemands qui se présentent dans nos voitures. Ces transports donnent lieu à des comptages effectués aussi exactement que possible, produisant dans nos livres, au 31 décembre 1941, un crédit de 4.464.840 fr. En regard de ce crédit, nous portons en débit une somme de 1.145.560 fr. qui nous est payée à titre d'avance par l'Union des Voies Ferrées.

Le solde bénéficiaire de l'exercice se monte à 1.843.685 fr. permettant la distribution d'un dividende de 5 %, soit pour 18 mois, 22 fr. 50 brut à chacune des 73.258 actions entièrement libérées et 5 fr. 625 brut à chacune des 8.000 actions libérées d'un quart.

- Exercice 1942 -

Pendant l'exercice 1942, les recettes du réseau se sont élevées à 69.262.564 fr. pour un exercice de 12 mois contre 61.595.076 fr. pendant l'exercice précédent d'une durée de 18 mois, et ce, malgré des tarifs inchangés.

Notre matériel roulant a parcouru pendant cette période 8.235.000 kmv et a transporté près de 58.000.000 de voyageurs. En 1938, dernière année normale d'exploitation, ces chiffres avaient été respectivement de 8.922.000 kmv et 32.600.000 voyageurs. Cette simple comparaison met en évidence la lourde tâche remplie quotidiennement par notre personnel et aussi le surcroît d'usure imposé à notre matériel roulant en raison des surcharges permanentes qu'il doit supporter.

Par suite des surcharges très importantes qu'a à supporter notre matériel roulant ; en raison des difficultés de toutes natures que nous rencontrons dans nos approvisionnements et de l'impossibilité de poursuivre normalement nos travaux de renouvellement, l'usure de nos installations s'accroît et nous sommes dans la nécessité d'augmenter notre "provision pour travaux différés".

Malgré les grandes difficultés de l'époque, nous procédons à l'exécution des travaux ci-après :

- Renouvellement et amélioration du tracé, ligne 2, entre Chapelle d'Elocques et Flers (on réutilise les anciens rails posés en 1908 qu'on rafraichit et qu'on soude par aluminothermie ; la voie est placée dans l'axe de la chaussée).
- Les travaux de remise en état et agrandissement des bureaux d'administration de Marcq se terminent.
- Renouvellement voie Vignole entre Buisson et Croisé-Laroche (au moyen des rails achetés en 1937 comme nous l'avons indiqué précédemment).
- Renouvellement de la bifurcation du Croisé-Laroche, autrefois constituée par des rails Vignole, dans laquelle se produisaient parfois des déraillements extrêmement fâcheux à ce point crucial de nos lignes du boulevard. Une nouvelle bifurcation complète fut construite par notre personnel au moyen de rails Broca que nous avions en stock. Aucun déraillement ne s'est jamais reproduit depuis cette époque.

- Afin de faciliter le transport des matériaux d'entretien des voies par péniches (le transport par fer étant devenu quasi impossible) nous construisons une voie de desserte au Quai de Gand raccordée à la ligne A.
- Achat de 2 petites voitures électriques S.A.T.A.M. pour le déplacement de notre personnel. Nous étions en effet extrêmement rationnés dans nos possibilités d'acquisition d'essence pour nos voitures de service. Mais ces 2 voitures, actionnées par une batterie d'accumulateurs qu'il fallait recharger journellement, n'avaient qu'un rayon d'action très limité. Elles furent abandonnées aussitôt que les circonstances le permirent.
- Achat de 2 fraiseuses "Universel" pour le service traction.
- Achat d'un camion Renault dont nous transformâmes le moyen de propulsion en gazogène nécessitant l'emploi d'un charbon spécial. Bien des difficultés également de ce côté.
- Toujours pour les mêmes raisons, nous fûmes contraints de faire l'acquisition d'un cheval de trait et de constituer un attelage hippomobile pour nos transports à faible distance.
- Acquisition de 350 masques à gaz supplémentaires.

On estime que le matériel roulant en service sur nos lignes du boulevard et dont la construction remonte à la fondation de la Société, devra être remplacé par un matériel moderne, dès que les circonstances le permettront. Les études préalables à la construction de ce nouveau matériel sont entreprises.

Nous développons nos œuvres sociales : allocations et colis aux prisonniers, allocations aux femmes de prisonniers et d'agents décédés, aménagement de jardins ouvriers, distribution de soupe et de vivres au personnel.

Les négociations engagées avec le département du Nord à la suite du Protocole du 1er juillet 1938 ont abouti à un accord de principe dont le texte définitif a fait l'objet d'une mise au point avec le Service du Contrôle. Nous n'insistons pas sur ce sujet et renvoyons le lecteur au dossier spécial "Protocole".

Dans sa séance du 6 juin 1942, le Conseil d'Administration nomme Administrateur de la Société M. Louis RIBSTEIN, en remplacement de M. Georges JUBRY décédé, et M. Adolphe GUILLON, ancien Directeur de la Société en remplacement de M. Charles BELHAGUE décédé.

Le 4 avril 1942, nous déplorons le décès de M. Maurice TOUSSAINT, après une longue maladie qu'il supporta avec un courage admirable. Animateur et organisateur de très grande valeur, M. TOUSSAINT avait assuré, de 1919 à 1938, soit pendant près de 20 ans, la direction de notre Société et il avait réussi, pendant cette longue période, à remplir, à l'entière satisfaction de tous, la lourde tâche qui lui avait été confiée, tout en s'attirant en même temps l'estime et la confiance des Pouvoirs Publics. Appelé ensuite à la direction de la Société Energie Electrique du Nord de la France, il était entré dans notre Conseil d'Administration où il continuait à mettre son expérience au service d'une Société à laquelle il était profondément attaché. L'affluence et la ferveur de notre personnel venu assister à ses obsèques furent le témoignage le plus émouvant de l'affection que ce chef loyal et bienveillant avait su inspirer à tous ses collaborateurs.

Le solde bénéficiaire de l'exercice 1942 se monte à 1.233.198 fr. et permet la distribution d'un dividende de 6 %, soit 15 fr. brut à chacune des 73.258 actions de 250 fr. entièrement libérées et non rachetées, et de 3 fr. 75 brut à chacune des 8.000 actions libérées d'un quart.

- 1943 -

Notre matériel roulant parcourt, pendant l'exercice 1943, 7.982.000 kmv et transporte 65.000.000 de voyageurs, contre respectivement 8.325.000 kmv et 58.000.000 de voyageurs pendant l'exercice précédent.

Une augmentation si importante du trafic, réalisée malgré la réduction des services qui nous est imposée, ne peut évidemment être assurée qu'au prix d'un effort et d'un dévouement incessants de notre personnel, d'autant plus méritoires que les conditions d'existence deviennent chaque jour plus difficiles. Elle entraîne également une usure anormale et prématurée du matériel roulant et des voies et a motivé, de ce chef, une dotation importante de la "provision pour entretien différé".

Nos tarifs sont toujours au même taux, et nous attirons l'attention de nos pouvoirs concédants sur le danger que représente, pour l'avenir de notre exploitation, le maintien du décalage anormal existant entre nos tarifs restés inchangés depuis 1938 et l'index économique général.

Les difficultés d'approvisionnement s'accroissent encore et l'entretien de nos installations et des moteurs électriques

équipant notre matériel roulant en souffre particulièrement. Nous essayons d'utiliser, pour le rebobinage de nos moteurs traction, les fils isolés à la rayonne, qui nous sont parcimonieusement distribués. Nombreux claquages de moteurs. Notre effectif bobinage monte à 18 ouvriers (au lieu de 4 en temps normal). Pour réduire dans une faible mesure l'échauffement des moteurs des voitures du boulevard, nous procédons à certaines suppressions d'arrêts (l'arrêt du Jardin Botanique et celui du Romarin sont remplacés par un arrêt situé au droit de l'avenue Simone). La situation ne s'améliore pas et bien souvent nous n'avons plus une seule voiture 400 en réserve au dépôt de Marcq. En désespoir de cause, et afin d'obtenir le fil de cuivre isolé par 2 couches coton dont nous avons absolument besoin (certains moteurs isolés à la rayonne ayant claqué au bout de quelques heures) nous employons le processus suivant :

Démontage d'un des 2 fils de trolley sur la ligne 2, transport de ce fil à F.A.C.E.J. à Jeumont qui consent à nous le tréfiler aux dimensions voulues, mais qui ne peut nous le guiper, faute de coton. Achat dans la région, par des moyens dits illicites, de fil de coton. Le tout est remis entre les mains de F.A.C.E.N. à Croix, qui dispose des machines nécessaires et qui, en fin de compte, nous livre le fil isolé et conditionné comme nous le désirons. A partir de ce moment, nous arrivons à remonter la pente et à poursuivre notre exploitation, dont les surcharges s'accroissent d'ailleurs encore.

C'est au cours de cet exercice que nous procédons à l'installation de kiosques-abris en béton à tous les arrêts qui n'en étaient pas encore pourvus de nos lignes n° 1 et 1bis.

Et on procède aux travaux suivants :

- Remplacement, sur les voitures 431, 432, 433, 434, 435, des moteurs Alioth 28 par des moteurs T.H. 573 ;
- Achat de 12 moteurs Alsthom T.A. 608 pour équipement des voitures type 200 ;
- Renouvellement des voies, ligne B, entre place St Christophe et place Notre-Dame à Tourcoing ;
- Remplacement de l'ossature en béton armé des fosses de visite du dépôt de Marcq par un poutrage métallique (les poteaux en béton armé datant de 1908 et désagrégés par l'huile qui s'y accumulait constituaient un danger pour la sécurité du personnel) ;
- Achat et installation du pont basculant de 20 tonnes devant le magasin du dépôt de Marcq.

En vue d'étendre notre distribution de jardins ouvriers à notre personnel, nous procédons à l'achat d'un terrain de 8.667 m² 96, sis rue de l'Egalité à Marcq-en-Baroeul (valeur du terrain 350.000 fr. plus frais de vente 75.000 fr.) et à l'achat d'un autre terrain situé à Marcq-en-Baroeul également, entre R.D. de Lille à Roubaix et C.V. n° 3, d'une surface de 18.266 m² (valeur du terrain 2.130.882 fr. plus frais de vente 665.903 fr.)

Le total des mémoires présentées par notre Société au Comité d'Organisation des Voies Ferrées d'Intérêt Local pendant la période juin 1940 au 31 décembre 1943 pour le transport des voyageurs allemands que nous continuons à véhiculer gratuitement s'élève à 13.107.070 fr. somme sur laquelle ce Comité d'Organisation nous a versé des acomptes pour un montant de 4.857.283 fr. représentant 37 % de notre créance au 31 décembre 1943.

Par un arrêté du 2 avril 1943, le Conseil d'Etat rend sa décision dans un litige relatif à nos dommages de guerre 1914-1918 en suspens depuis juin 1936 et tendant à l'annulation d'une décision de M. le Ministre des Travaux Publics concernant l'établissement de nos indemnités et le mode de calcul des intérêts. La décision de la haute assemblée confirme entièrement notre thèse et nous renvoie devant M. le Ministre des Communications pour la liquidation définitive des sommes qui nous sont dues.

Le solde bénéficiaire de l'exercice 1943 se monte à 1.443.678 fr. permettant la distribution d'un dividende de 7,2 % soit 18 fr. brut à chacune des 73.258 actions entièrement libérées et 4 fr. 50 brut à chacune des 8.000 actions libérées d'un quart.

- 1944 -

Nos recettes s'élèvent à 85.917.479 fr. contre 78.937.515 fr. pour l'exercice 1943, soit une augmentation de 8,15 %.

Notre matériel roulant parcourt, pendant cet exercice, 7.459.000 kmv et transporte 64.000.000 de voyageurs contre respectivement 7.982.000 kmv et 65.000.000 de voyageurs pendant l'exercice précédent.

Au cours des 2ème et 3ème trimestres de l'exercice, l'exploitation s'est effectuée dans des conditions absolument anormales en raison des alertes aériennes répétées et des événements militaires qui ont précédé et accompagné la libération. Ence qui concerne notre réseau, celle-ci s'est, heureusement, effectuée sans perte de notre personnel et sans graves dommages à nos installations ni à notre matériel.

Après 5 années de surcharges anormales au cours desquelles l'entretien n'a pu être assuré que dans des conditions toujours plus défectueuses, nos équipements électriques en particulier ont marqué, pendant l'exercice, de graves défaillances qui ont risqué de compromettre la régularité de nos Services et dont nous avons parlé à propos de l'exercice 1943.

Le montant total des dépenses d'exploitation et d'administration a été de 80.945.058 fr. contre 65.423.188 fr. pendant l'exercice précédent, en augmentation de 23,5 %.

L'augmentation de nos charges a été particulièrement importante pendant les 4 derniers mois de l'exercice, en raison principalement, des hausses de salaires massives décidées par le Gouvernement, et des mesures prises en faveur du personnel au moment de la libération qui, pour notre Société, ont, à elles seules, représenté une dépense supplémentaire de 5.371.805 fr.

Nous obtenons enfin ! une première augmentation de tarifs de 25 % au 1er septembre 1944 (c'est le samedi 2 septembre que l'occupation allemande prit fin). Augmentation encore bien insuffisante, nos tarifs n'ayant jamais été modifiés depuis 1938.

Les négociations engagées avec nos 3 pouvoirs concédants pour adapter aux circonstances actuelles le régime financier créé par le Protocole du 1er juillet 1938, aboutissent à la signature d'un nouveau Protocole en date du 18 février 1944 (voir dossier Protocole).

Nous participons à l'Exposition des Economies de Matières, au Palais des Beaux Arts à Lille.

Cette exposition avait pour but de mettre en évidence les résultats obtenus par les industriels de la région par l'emploi des différentes matières de remplacement qui leur était imposé (rayonne, zamak, aluminium en remplacement du cuivre dans de nombreuses application, fibre de bois etc...). Nous en profitons pour mettre en évidence, au moyen de tableaux appropriés, la modicité des tarifs que nous pratiquons par rapport à l'augmentation générale de divers autres produits et du coût de la vie.

La pénurie de matières (bronze, graisse, huile, etc...) nous amène à procéder au montage de roulements à aiguilles type Nadella, sur nos voitures 600.

L'état d'épuisement de nos stocks nous interdit tous travaux de renouvellement. Toutefois, en réutilisant les rails existants, nous procédons à un gros travail de réfection de la voie de la ligne H entre la rue de Carihem et le Buisson à Leers, sur une longueur de plus d'un kilomètre.

C'est au cours de cet exercice qu'on procède à l'installation d'un cabinet médical à l'extrémité de l'atelier des autobus à Marcq.

Transformation, à titre d'essai, d'une voiture 400 (suppression du lanterneau, confection d'une toiture semblable à celle des voitures 200, élargissement des portes et montage de portes automatiques avec marchepieds rabattants). Le tout de manière à former une rame d'allure plus moderne et à voir comment elle se comporterait en cours d'exploitation.

Nous poursuivons nos oeuvres sociales :

- allocations aux familles de prisonniers.....fr. 719.000
- colis aux prisonniers.....fr. 91.000
- distribution de soupe.....fr. 355.000
- distribution de vivres au personnel.....fr. 588.000
- et nous apportons notre concours au fonctionnement de la coopérative et des cultures collectives.

Les opérations financières décidées par l'Assemblée Générale Extraordinaire du 19 avril 1944 sont menées à bonne fin. Le capital de la Société est porté à 42.000.000 de francs par le processus ci-après :

Le capital primitif était de 21.000.000 de fr. divisé en 84.000 actions de 250 fr. dont 2.742 avaient été déjà rachetées par la Société, 73.258 actions de 250 fr. entièrement libérées et 8.000 actions de 250 fr. libérées d'un quart.

L'augmentation de capital se fit par souscription, à raison d'une action de 250 fr. pour une ancienne, à souscrire au prix de 270 fr. Les 168.000 actions de 250 fr. formant le nouveau capital de 42.000.000 se répartissent donc ainsi : 73.258 actions anciennes non rachetées, 8.000 actions libérées d'un quart qui furent libérées des 3 autres quarts le 1er avril 1944 et 84.000 actions nouvelles à partir du 1er juillet 1944. 2.742 actions restent entre les mains de la Société.

L'Assemblée Générale Extraordinaire du 19 avril 1944

décide également une émission d'obligations de 40.000.000 de fr. au taux de 4,25 % avec amortissement en 24 ans. Simultanément le solde de l'emprunt 5 % 1930 est remboursé.

Démission de la Société Industrielle de Gérance et d'Exploitation et de M. J-L COURVOISIER comme Administrateurs de la Société. Ils sont remplacés respectivement par la Société hydro-électrique et par M. Marcel CAHEN, ancien Président de la Société.

M. Emile PONTZEN, ancien Administrateur, qui avait dû se démettre de ses fonctions, est réintégré à son poste d'administrateur.

Le 15 novembre 1944, grève générale de notre personnel pour une question d'augmentation de salaires qui relevait de la seule compétence de M. le Ministre des Travaux Publics. Cette grève, d'une durée de 18 jours, a paralysé la vie économique de notre région et a entraîné une perte de recettes considérable.

Le total de nos mémoires relatifs au transport gratuit des voyageurs et militaires allemands, pour la période juin 1940 2 septembre 1944, s'élève à 17.004.524 fr. somme sur laquelle le Comité d'Organisation des Voies Ferrées d'Intérêt Local nous a versé, à fin décembre 1944, la somme de 7.461.650 fr. représentant 44 % environ de notre créance. Le solde, soit 9.532.874 fr. ne nous sera jamais versé.

Le solde bénéficiaire de l'exercice 1944 se monte à 1.596.133 fr. permettant la répartition d'un dividende de 5 %, soit :

12 fr. 50 brut pour les 73.250 actions anciennes ;
10 fr. 156 brut pour les 8.000 actions libérées au 1er avril 1944 ;
6 fr. 25 brut pour les 84.000 actions nouvelles jouissance
1er juillet 1944.

- 1945 -

Le 18 avril 1945, nous obtenons une augmentation de 60 % de nos tarifs qui ne sont alors qu'au coefficient 2 par rapport à 1938, taux manifestement insuffisant et notablement inférieur à celui admis pour les autres services publics et en particulier pour la S.N.C.F.

Pendant cet exercice, nos recettes s'élèvent à 181.985.616 fr. contre 85.917.479 fr. pendant l'exercice précédent.

Nous rappelons que nos tarifs furent augmentés de 25 % par rapport à 1938 au 1er septembre 1944 ; d'autre part, nos tarifs furent encore augmentés de 60 % le 18 avril 1945, ce qui explique cette augmentation de recettes.

Notre matériel roulant parcourt pendant cet exercice 1945, 9.179.000 kmv contre 7.459.000 kmv en 1944. Et le nombre de voyageurs transportés fut de près de 80.000.000, chiffre jamais égalé, contre 64.000.000 en 1944 et 32.600.000 en 1938. Cet accroissement du trafic, particulièrement sensible sur les lignes du boulevard, est dû en majeure partie, à la reprise, sur tout le réseau, de l'amplitude des services d'avant-guerre.

Cette situation, exceptionnelle, nous a obligé à faire appel à un personnel de plus en plus nombreux, et nous croyons intéressant de donner, dans le tableau ci-dessous, la situation de nos effectifs entre 1940 et 1945.

	Cadre permanent	Retraités rappelés	Auxiliai- res em- bauchés	Total
Effectif temps de paix....				1 170
31 décembre 1940.....	525	67	135	727
Fin décembre 1940.....	699	2	98	799
Fin " 1941.....	798	2	210	1 010
Fin " 1942.....	772	2	325	1 099
Fin " 1943.....	776	3	341	1 120
Fin " 1944.....				1 162
Fin " 1945.....				1 328

Nous reprenons, dans le courant du mois de novembre, en utilisant notre autobus Bernard 22 CV et notre autobus Renault-Scemia qui n'avaient pas été réquisitionnés en 1940, nos services d'autobus sur la ligne Tourcoing-Comines.

D'autre part, nous passons commande de 6 autobus Chausson-Panhard à moteur Diesel qui nous permettront de reprendre prochainement l'exploitation des lignes Lille-Halluin et

Tourcoing-La Marlière.

Après de longues négociations restées sans résultat avec nos pouvoirs concédants, nous obtenons de M. le Ministre des Travaux Publics, dans le cadre de la Loi du 4 mars 1942 et à partir du 1er décembre 1945, une nouvelle augmentation de nos tarifs, qui ne les porte d'ailleurs qu'au coefficient 3 par rapport à 1938, chiffre nettement inférieur à ceux en vigueur dans les autres services publics, et en particulier à la S.N.C.F.

Nombreuses discussions avec les représentants syndicaux des diverses catégories de notre personnel au sujet du renouvellement des conventions collectives expirées depuis 1940 et afin d'adapter aux conditions spéciales de notre réseau les diverses ordonnances fixant la remise en ordre des salaires des agents et cadres des réseaux de tramways.

Le montant total des dépenses d'exploitation et d'administration de cet exercice atteint 156.965.108 fr. contre 80.945.058 fr. en 1944.

Nous encaissons, pendant cet exercice, une somme de 2.665.260 fr. comprenant les sommes nous restant dues au titre de nos dommages de guerre 1914-1918. Ce règlement clôt définitivement la liquidation de ces dommages.

Pendant cet exercice, nos services techniques poursuivent, en liaison avec les fournisseurs intéressés et avec notre Entrepreneur général, les études du nouveau matériel roulant destiné aux lignes du boulevard. D'accord avec le département du Nord, nous procédons à la passation des premières commandes de réalisation de ce programme dans le cadre du Protocole du 18 février 1944. Toutefois, en raison de l'ampleur des hausses de prix, nous décidons de ne réaliser, pour l'instant, qu'une partie du programme envisagé, soit 14 rames de 2 motrices couplées au lieu de 22 rames et 10 motrices seules.

L'impossibilité de procéder aux approvisionnements nécessaires nous oblige à limiter aux postes principaux ci-après les travaux de renouvellement et d'amélioration de l'exercice :

- Renouvellement de la bifurcation de la place de la Victoire à Tourcoing ;
- Réfection de la voie, ligne H, entre le Buisson et Leers bifur (en réutilisant les rails existants) ;
- et nous commençons les importants travaux d'adaptation au pantographe dont seront munies nos nouvelles voitures, des lignes nos 1, 1bis, 2, 5, et 7. Il est en effet indispensable d'aménager en "lignes pantographe" toutes les installations recevant le matériel roulant remisé au dépôt de Marcq.

Notre poste "allocations et colis aux prisonniers" est encore important :

- allocations aux familles de prisonniers.....	591.600
- indemnités à agents prisonniers rapatriés.....	598.400
- congé libération aux prisonniers et rapatriés.....	906.100
- provision pour colis.....	36.000

et les distributions de soupe (668.000 fr) et de vivres au personnel (131.000 fr.) se poursuivent encore.

C'est en 1945 que se place le pénible incident de la comparution, devant la Commission Nationale d'Epuración des Services Concédés, de M. SABOURET, Directeur de l'Exploitation, de M. SAMBOURG, Directeur-adjoint de l'exploitation, et de M. ARNOUT, Chef du Service du personnel.

Devant l'inanité des griefs articulés contre eux par le Secrétaire général du Syndicat des agents de l'époque sous la pression des éléments à tendance subversive de notre personnel, cette Commission les a acquittés à l'unanimité et M. DE MORCOURT Directeur général de la Société, porta à la connaissance du personnel la note ci-après :

AVIS AU PERSONNEL

" La Direction Générale porte à la connaissance du
" Personnel que M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES
" TRANSPORTS a notifié à la Société ses décisions concernant :

" M. SABOURET, Directeur de l'Exploitation,
" M. SAMBOURG, Directeur-adjoint de l'exploitation,
" M. ARNOUT, Chef du Service du Personnel,

" dont les dossiers ont été soumis à la Commission Nationale
" d'Epuración qui, à l'unanimité, n'a retenu à l'encontre des
" intéressés aucun fait de collaboration ni aucun acte pouvant
" prêter à aucune critique, du point de vue de l'ordonnance
" du 27 juin 1944.

" M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES TRANSPORTS
" ayant cependant, pour des raisons d'opportunité, invité la
" Société à choisir, pour M. SABOURET, une nouvelle affectation
" qui ne puisse, en aucun cas, être considérée comme pouvant
" entraîner pour lui aucun préjudice matériel ou moral, le
" Conseil d'Administration l'a nommé Directeur Général Adjoint
" de la Société, avec résidence à Paris.

" MM. SAMBOURG et ARNOUT sont maintenus dans leurs fonctions
" antérieures.

" M. LANCEPLAINE, Ingénieur Diplômé de l'Ecole Supérieure
" d'Electricité, est nommé Directeur de l'Exploitation à MARCQ-
" EN-BAROEUL.

Le 12 septembre 1945

"
"
"
"

Le Directeur Général,
signé : DE MORCOURT.

Au cours de l'exercice, la Société E.E.N.F. et la Société Hydroélectrique remettent leur démission du Conseil d'Administration. Les mandats d'Administrateurs de M. André THIMEL et de M. Marcel CAHEN sont renouvelés.

Le solde bénéficiaire de l'exercice 1945 se monte à 4.789.657 fr. permettant la répartition d'un dividende de 8 %, soit 20 fr. brut à chacune des 165.258 actions non rachetées.

Nous arrêtons ici cet historique des événements principaux de la Société depuis sa création. Nous croyons devoir y ajouter encore un résumé des difficultés et des incidents principaux qui se déroulèrent pendant l'occupation allemande dont nous vîmes la fin, avec quel soulagement, le 2 septembre 1944.

x

x

x

Le 4 juin 1940, donc quelques jours après l'arrivée des troupes allemandes dans la région lilloise, M. SAMBOURG, après un entretien avec M. CARLES, Préfet du Nord, fut invité par ce haut magistrat, à entrer immédiatement en rapport avec l'autorité militaire allemande afin d'obtenir les moyens de remettre, dans les plus brefs délais, notre réseau, dont l'exploitation avait été arrêtée le 20 mai, en service.

Désirant s'atteler avec célérité à cette tâche qui présentait de grandes difficultés en raison des destructions dont nous avons déjà parlé, de la présence de très nombreux fils téléphoniques placés au voisinage immédiat de notre ligne aérienne dans le champ d'action de nos perches de trolley et de l'interdiction qui nous était faite par l'ennemi d'utiliser

l'essence indispensable à l'alimentation de nos voitures-échelle (nos pompes à essence portaient en effet l'indication, en allemand : Réquisitionné) M. SAMBOURG se rendit vite compte que ses relations avec l'occupant ne pourraient donner de résultat sans la présence d'un interprète. M. HOUTTEKINDT, qui remplissait alors les fonctions de Chef de Mouvement, s'étant rappelé qu'il avait dans son service un mécanicien des lignes du boulevard, M. VARNIER, qui connaissait la langue allemande, M. SAMBOURG lui confia les fonctions d'interprète.

La population était alors absolument sans moyen de transport. De longues files de piétons circulaient sur le Grand Boulevard, souvent pour aller prendre des nouvelles de membres éloignés de leur famille, curiosité toute naturelle après le passage d'une pareille tourmente. Quelques cyclistes firent également leur apparition, mais celle-ci fut de très brève durée en raison du grand intérêt que portait l'occupant pour leur machine. Bien souvent ces cyclistes rentraient à pied chez eux, leur véhicule ayant été, en cours de route, saisi par l'occupant. Même des équipages de maraîchers, qui transportaient un ravitaillement indispensable, furent ainsi réquisitionnés en cours de route, sans aucune discussion ni justification. Il était évident que, dans de telles conditions, le rétablissement de l'exploitation des tramways, surtout sur les lignes du boulevard, était souhaité unanimement par la population.

La tâche était énorme. La première des conditions était d'obtenir l'autorisation, et même le concours de l'autorité occupante. Notre premier contact officiel avec les officiers allemands fut très rude. C'est qu'en effet, nous avions affaire aux troupes combattantes qui, continuant leur avance, laissaient derrière elles quelques éléments pour assurer l'ordre et la sécurité de leurs communications. Ce n'était pas encore les services d'administration que nous connûmes par la suite sous le nom de Kommandantur, que ce fût l'Oberfeldkommandantur ou la Feldkommandantur. Ces services, chargés par l'ennemi de réorganiser, à son profit, la vie économique, se montrèrent beaucoup plus compréhensifs.

Ce premier contact avec l'occupant eut lieu donc le 4 juin avec une Kommandantur installée place de la République à Lille, dans le bâtiment du Service des Domaines. Après une longue attente, nous y fûmes très fraîchement reçus par un officier qui nous traita sans aménité et déclara que nos modestes demandes, cependant très justifiées, représentaient de bien grandes prétentions, pour des vaincus. Il s'agissait en effet d'obtenir de l'essence pour nos voitures-échelles (notre propre citerne du dépôt de Marcq ayant été, comme nous l'avons dit, réquisitionnée), d'obtenir des permis de circuler pour nos équipes, en dehors des

heures fixées par l'occupant et surtout, question capitale, de pouvoir dégager la ligne aérienne de tous les fils téléphoniques, aussi bien alliés qu'allemands, qui y avaient été accrochés. Sans cet enlèvement des lignes téléphoniques, on ne pouvait songer, en effet, à remettre le courant sans risquer des accidents qui auraient pu être la cause de dangereuses représailles. D'autre part, déplacer ces fils sans autorisation pouvait être qualifié de sabotage, ce qui eût pu engendrer les représailles que l'on devine.

Le hasard nous fit passer devant la Maison des Etudiants, au boulevard Louis XIV, où étaient installés les bureaux de l'Aviation. Ceux-ci nous semblèrent assez désireux de montrer leur indépendance vis-à-vis de l'Armée proprement dite et beaucoup mieux disposés à nous venir en aide. Nous avons pu obtenir d'eux qu'ils nous fournissent, chaque fois qu'ils le pouvaient, des équipes de téléphonistes allemands qui venaient nous prendre au dépôt de Marcq et avec lesquelles nous avons parcouru, jour après jour, tout notre réseau, jusqu'aux terminus les plus éloignés : Halluin, Herseaux, Toufflers, etc... Nous les précédions avec notre voiture-échelle, nous arrêtant à tous les fils téléphoniques que nous avions relevés sur nos lignes aériennes. Ce travail préalable nous faisait gagner beaucoup de temps nous permettant, une fois un fil supprimé, de gagner directement le fil suivant, sans travaux de recherches en cours de route. Nous nous rappelons qu'au cours de ce travail de repérage des fils, nous avons vu passer au Sart une équipe de soldats téléphonistes qui regagnaient ses cantonnements de Roubaix. Les ayant accostés et leur ayant expliqué nos difficultés, ils se mirent spontanément à notre disposition et nous pûmes ainsi débarrasser très rapidement de toutes lignes téléphoniques gênantes, tout le tronçon du Sart à Roubaix.

Nous fûmes assez favorisés par l'unité du Boulevard Louis XIV, car nous n'étions pas seuls. D'autres Administrations, notamment les Tramways Electriques de Lille et Banlieue et l'Energie Electrique du Nord de la France, avaient eu aussi plus tard, connaissance de ce service et nous disputaient les équipes de téléphonistes. C'est dans un délai record que notre trafic fut rétabli dans sa totalité, après la réparation des voies qui avaient, elles aussi, souffert des bombardements.

Nous avons indiqué précédemment (page 76 du présent rapport) les différentes étapes de remise en service de notre réseau. Dès qu'un secteur de la ligne aérienne était dégagé, le Chef de l'unité des téléphonistes nous délivrait une autorisation de remettre le courant. Nous avons encore présente à l'esprit l'impatience avec laquelle on attendait notre retour au dépôt de Marcq lorsque, après plusieurs démarches infructueuses, cette autorisation nous était enfin remise, ce qui nous permettait de poursuivre nos terminus provisoires quelques kilomètres plus loin, de donner ainsi satisfaction à notre personnel qui désirait

travailler (afin d'être payé) et de satisfaire également non moins vivement les populations qui désiraient être transportées.

Pendant un mois au moins, notre terminus de la place du Théâtre fut transféré face au Lycée Faidherbe, en raison du grand nombre de câbles téléphoniques aériens qui arrivaient à la Bourse et à l'Hôtel Royal occupés par les services allemands. Cette situation prit fin lorsque l'autorité occupante put utiliser le réseau téléphonique français, remis en état.

Pour en terminer avec cette question des fils téléphoniques particulièrement crispante, disons qu'ils nous occasionnèrent constamment des ennuis. Nous avons dû coller des affiches rédigées en allemand, sur nos pylônes, afin d'avertir du danger de "haute tension" dans la ligne aérienne. Néanmoins les Allemands continuaient à installer des câbles au-dessus de notre réseau. Si ces fils étaient assez haut placés pour ne pas gêner le trafic, ils n'étaient pas toujours à l'abri d'un échappement de perche ou du champ d'action de nos voitures-échelle. D'où parfois ruptures. Ces faits nécessitèrent des démarches désagréables auprès de l'occupant toujours enclin à y voir des sabotages. Néanmoins, nous réussîmes toujours à éviter des représailles.

En août 1940, M. SABOURET, démobilisé, reprend la Direction de la Société.

A peine avions-nous eu le temps de nous réjouir du rétablissement du premier tronçon Lille-Planche Epinoy (22 juin 1940) que des incidents, dont le nombre devait aller croissant, en même temps que l'amélioration de notre trafic, surgirent. Il s'agissait de l'usage de nos voitures de tramways, par l'occupant. Celui-ci ne pouvait admettre que ses soldats paient leur transport sur nos voitures. Lorsque les Kommandantur s'installèrent à demeure, avec leur personnel civil allemand, les incidents se multiplièrent, car ces civils prétendirent avoir les mêmes avantages que les militaires. Il devenait urgent de trouver une solution à cette question épineuse qui causait beaucoup d'ennuis à nos receveurs et à nous-mêmes, souvent appelés pour régler ces conflits. Comme parmi ces civils se trouvaient de nombreux agents de la Gestapo, des représailles étaient à prévoir. Après de nombreuses démarches à l'Oberfeld-Kommandantur qui venait de s'installer à la Bourse, le Général Rüdiger, qui commandait cet organisme, décréta que, seuls les Allemands en uniforme, auraient droit au parcours gratuit. Il nous envoya un chef de la police allemande installé à la Mairie de Lille, pour lui donner connaissance d'un projet d'affiche

qu'il avait rédigée lui-même dans ce sens. La réaction de ce chef fut brutale. Il refusa de donner son accord sur ce projet d'affiche et nous dit d'attendre des instructions. C'est à cette occasion que nous fîmes pour la première fois une remarque que nous devions faire souvent par la suite, à savoir que tous ces grands organismes : Kommandantur, Gestapo, Armée, étaient indépendants l'un de l'autre et que leurs conflits étaient tranchés directement par l'Autorité supérieure, à Berlin.

Dans le cas qui nous occupe, ce fut la Police qui l'emporta, et nous dûmes créer des cartes de circulation gratuites que nous remettions aux différents services, d'après les listes qui nous furent remises. Par la suite, les civils français travaillant dans ces services, bénéficièrent aussi de ces cartes de circulation gratuites. Plusieurs organismes exigèrent des cartes impersonnelles, sans nom ni photographie de l'intéressé. Il s'agissait certainement de membres de la Gestapo.

Si la création de ces cartes spéciales diminua le nombre des incidents, ceux-ci ne furent pas, toutefois, supprimés. Nous dûmes nous occuper, par la suite, de nombreux cas spéciaux que le règlement de l'O.F.K. 670 (Oberfeldkommandantur de Lille) n'avait pas prévus : civils de passage prétendant qu'ils ne payaient pas dans les autres pays occupés ; chefs de détachement de la Compagnie de travailleurs français ou de membres de la S.N.C.F. Le cas typique était celui du gendarme allemand accompagnant un prisonnier civil. Nos receveurs exigeaient que le prisonnier payât sa place, mais ce dernier répondait invariablement qu'il n'avait pas d'argent. Il n'était pas question de le faire descendre de voiture...

Comme le nombre des Allemands en uniforme était assez élevé, nous fûmes autorisés à nous faire dédommager à un tarif spécial. Nos receveurs reçurent donc des imprimés sur lesquels ils notèrent, à chaque voyage, le nombre d'Allemands en uniforme transportés.

Bien des incidents ne se terminaient pas à l'amiable, et bien souvent nous étions appelés à l'O.F.K. ou à une gendarmerie voisine où l'on prétextait invariablement que nos agents avaient été incorrects.

Tous les transports en commun en dehors de la S.N.C.F. avaient été placés sous la surveillance d'un bureau spécial de l'O.F.K. et il faut reconnaître que le premier chef de ce service, le Conseiller BREHE, qui occupa le poste d'août 1940 à septembre 1941, facilita beaucoup notre tâche, n'hésitant pas parfois à nous soutenir contre les autorités supérieures et semblant n'avoir en vue que la bonne marche de nos services dont il estimait être responsable. Dès son entrée en fonctions,

il fit notamment lever la réquisition de nos citernes à essence (nous devons ici dire que nous n'attendîmes pas cette autorisation pour y puiser l'essence indispensable au fonctionnement de nos voitures-échelle.....). Il nous donna son appui lors de nos demandes d'attribution de matières et nous délivra des permis de circuler avec nos voitures-touriste, ou voitures-échelle. Il nous délivra même une attestation interdisant toute réquisition de matières dans nos magasins ou toute réquisition d'immeubles. Les quatre ou cinq conseillers qui lui succédèrent eurent un tout autre esprit et dévoilèrent leur véritable mentalité d'occupant lorsque nous essayions d'obtenir la libération de nos agents aux mains de la Gestapo ou de la Gendarmerie.

Notre interprète, M. VARNIER, eut alors souvent à intervenir. Longue est la liste de ceux que nous pûmes arracher des mains de la Gestapo, depuis le prisonnier évadé jusqu'au receveur qui, mangeant son maigre casse-croûte au terminus de sa ligne, à Mouvoux, se laissa aller à exprimer des rêves d'abondance lors de l'arrivée des Américains et qui, convoqué le lendemain à la Gestapo de la rue du Manège à Roubaix, n'était pas peu surpris de reconnaître, dans le sous-officier qui l'interrogeait, le civil assis à côté de lui la veille dans sa voiture. Il avait suffi à ce dernier de nous envoyer une convocation pour les deux agents dont il avait noté le numéro la veille, traîtreusement.

Les motifs d'arrestation étaient divers et nombreux. Un mécanicien qui tamponnait un véhicule militaire, surtout si c'était un canon anti-aérien, était suspect de sabotage, et dans l'esprit de l'occupant, avait recherché l'accident au lieu d'essayer de l'éviter. Un receveur qui n'avait pas fait disparaître de sa voiture les inscriptions "haineuses" que l'on faisait de préférence dans la peinture bleue des voitures, était convoqué à la gendarmerie. Par la suite, la Direction reçut de l'O.F.K. l'avertissement qu'elle serait rendue responsable de ces faits.

Convoqué également, le mécanicien qui démarrait alors qu'il aurait dû voir un soldat allemand courant pour prendre le tramway. Nous reçûmes même une lettre de la Kommandantur nous signalant plusieurs plaintes au sujet du "manque de correction" de nos mécaniciens. Il paraîtrait que ceux-ci avaient pour habitude de démarrer en vitesse lorsqu'ils voyaient un Allemand se précipiter vers le tramway, alors que s'il s'agissait de civils français, ils attendaient longuement.

D'autres agents de notre réseau firent connaissance avec les prisons allemandes parce qu'ils avaient été pris dans une rafle nocturne en rentrant le soir de leur service ou en

s'y rendant le matin très tôt. La carte de permis de circuler la nuit signée de l'O.P.K., ne les protégeait pas toujours de semblables désagréments.

Toutes ces arrestations allaient malheureusement se multiplier lorsque les Allemands organisèrent le service du travail obligatoire (S.T.O.) de sinistre mémoire. Le Directeur, M. SABOURET, ou le Directeur-adjoint, M. SAMBOURG, firent immédiatement, en compagnie de l'interprète M. VARNIER, des démarches pour que notre personnel restât en dehors de ces réquisitions. Nous eûmes, en général, l'appui de l'O.P.K., mais très vite le service allemand du S.T.O. s'organisa d'une façon indépendante, avec Direction générale à Berlin. Les rafles qu'il exécuta ne tinrent aucun compte des cartes délivrées à nos agents. Aussi, lorsque l'un de ceux-ci était arrêté, les démarches pour le tirer de là étaient très difficiles, et ce ne fut souvent qu'après de longs va-et-vient entre le S.T.O. et l'O.P.K., que nous pûmes les faire libérer.

Bien des incidents marquèrent la présence des militaires allemands dans nos voitures de tramways, présence qui devint une véritable invasion lorsque l'ennemi connût, comme nous, de grandes restrictions dans la consommation d'essence. Cette invasion fut caractérisée, dans les débuts, par des incidents toujours regrettables. Un groupe de soldats, soit à un terminus, soit, ce qui était beaucoup plus grave, en cours de route, n'hésitait pas à faire descendre les voyageurs d'un tramway, après avoir empêché le mécanicien de poursuivre sa route, en le mettant en joue avec un fusil. Ces soldats prenaient ensuite la place des civils qu'ils abandonnaient sur le quai ou sur le parcours, après avoir donné ordre au mécanicien de poursuivre sa route. Ces incidents se multiplièrent et nos réclamations successives à la Kommandantur se retournaient contre nous. En effet, pour remédier à cette situation, l'O.P.K. ne trouva rien de mieux que de nous demander des trains spéciaux réservés aux Allemands. Ces services représentaient un supplément à notre trafic régulier et ce surcroît fut dur à supporter, non seulement par notre personnel dont les dernières rentrées eurent alors lieu vers 1 heure du matin, mais aussi par notre matériel déjà surchargé au maximum pendant la journée. Cette innovation des trains spéciaux dura jusqu'au départ de l'occupant. Il y eût des services réguliers, comme les trains du soir sur les boulevards et des trains spéciaux pour transporter des unités en déplacement, ou des corvées, voire des groupes de travailleurs civils.

Cette organisation nécessita de nombreuses démarches ou échanges de correspondance, car nous cherchions toutes les raisons pour ne pas répondre à ces demandes : fatigue du

matériel, manque de matières premières, manque de personnel, etc... Dès qu'un de ces services réguliers circulait avec peu de voyageurs, nous en demandions évidemment la suppression.

L'utilisation de nos tramways réguliers par des isolés allemands ou de petits groupes, n'en subsista pas moins et continua à croître en importance. Des incidents devinrent nombreux entre civils et soldats, surtout aux heures de pointes où les tramways quittaient le terminus chargés de véritables grappes humaines. De plus, les Allemands reprochaient à nos contrôleurs de ne pas se montrer suffisamment énergiques afin d'obtenir que le public avançât à l'intérieur des voitures et n'encombrât pas les plateformes d'extrémité. Pour remédier à ces inconvénients, l'O.F.K. imagina de réserver les plateformes avant de la motrice et de la remorque de nos trains, puis ensuite de la motrice seule, à ses soldats. Cette façon de procéder nous causa aussi beaucoup d'ennuis, car pendant la journée, les soldats ayant peu de liberté, ces plateformes restaient parfois vides alors que le public s'entassait sur les marchepieds, d'où un profond mécontentement. Cette mesure fut néanmoins maintenue jusqu'à la fin de l'occupation. C'est qu'en effet, les soldats en petits groupes, et surtout les isolés ne se sentaient pas à l'aise au milieu du public français hostile sur ces voitures surchargées.

Il faut toutefois reconnaître que tous ces services que nous rendimes, contraints et forcés, à ces indésirables clients, furent la meilleure base de notre argumentation, lorsque nous venions discuter de la protection de notre personnel contre le service du travail obligatoire et que nous intervenions pour obtenir des matières premières contingentées, des passeports pour aller à Paris (rappelons que tout le Nord de la France, jusqu'à la Somme, était "zone interdite" et que pour aller à Paris "zone occupée" ou, fortiori, au-delà de la ligne de démarcation, il fallait des passeports). Nous avions aussi à demander à l'O.F.K. des permis de circuler pour nos voitures-touristes, etc...

Les raids de l'aviation alliée qui mettaient notre région en état d'alerte, annoncés par des sirènes, causèrent bien des perturbations dans notre exploitation. Si, en tant que Français, nous nous réjouîmes (nous ne dirons pas sans réserve car il ne fallait pas oublier les victimes innocentes) de l'audace toujours plus grande de l'aviation alliée, en tant que Compagnie de tramways, il n'en fut pas de même. Les Allemands avaient décidé que, dès le signal d'alerte, tout trafic devait être suspendu, le courant coupé quelques minutes après pour permettre à nos mécaniciens de dégager les croisements (circulation des pompiers et de la Défense Passive). Tous les voyageurs et notre personnel devaient gagner l'abri le plus proche. Il est facile d'imaginer

ce que put devenir la régularité de nos horaires dans de semblables conditions, la durée des alertes et leur nombre, allant sans cesse en augmentant. La circulation devint telle qu'on envisagea de continuer à circuler en n'interrompant la circulation qu'au moment où les avions alliés apparaissaient dans le secteur. Cette grave détermination qui, à première vue, semblait applicable, ne fut jamais adoptée. On craignait sans doute qu'un arrêt tardif de la circulation ne permit plus aux voyageurs de trouver un abri avant la chute des bombes ou des éclats des obus anti-aériens. Après l'alerte, nos tramways, bondés, devaient chaque fois être remis en place, d'où une recrudescence de fatigue de notre personnel.

Telles furent nos vicissitudes jusqu'en 1944.

Mais un beau matin, un événement sensationnel vint nous faire oublier nos maux et nos difficultés. Une voix anglaise lointaine nous apportait par les ondes une nouvelle que nous attendions depuis longtemps et que, cependant, nous croyions difficilement (cette nuit, les troupes alliées sont débarquées en Normandie). C'était, tout le monde le sait, le 6 juin 1944. Cependant, nous comprimes tout de suite que quelque chose d'anormal se passait. M. POIRIER, Chef du Mouvement, avait en effet, appris que, dès le commencement du service, les Allemands avaient empêché le trafic de la ligne Lille-Tourcoing de se poursuivre au-delà de l'arrêt de la rue Faidherbe à Mouvaux. Il faut dire que depuis le début de l'occupation, les Allemands avaient réquisitionné tous les grands immeubles du boulevard entre l'Octroi de Tourcoing et le Pont du Halot et y avaient installé un quartier général très important, autant qu'on pouvait en juger en passant en tramway. Ce devait être le centre de commandement des troupes face à l'Angleterre depuis la Seine jusqu'à l'Escaut. On disait même qu'il s'agissait d'un quartier général de Hitler lui-même. Et les civils et voitures de tourisme qui, venant de Lille, s'acheminaient vers Tourcoing, devaient faire un détour très important par la rue de l'Epinette, la rue du Flocon, et la place de la Victoire. Afin d'essayer de régler ce gros incident d'exploitation, M. POIRIER se rendit sur place, accompagné de M. VARNIER, mais, à l'octroi de Tourcoing, un groupe de gendarmes allemands qui assurait le barrage et auquel nous avions expliqué l'objet de notre visite, nous dirigea sur la Feldkommandantur de Tourcoing. En cours de route, nous avions fait un rapprochement entre la nouvelle sensationnelle du matin, les mesures prises par les Allemands et le remue-ménage inhabituel qui régnait dans les rues. Notre espoir de ne pas nous être trompés sur le débarquement de Normandie grandit en entrant dans cette Kommandantur. Les services étaient installés dans les abris. Il y régnait une fièvre extraordinaire ; les visages étaient anxieux. Nous nous

adressâmes à un Feldwebel de gendarmerie. Nous lui demandâmes les raisons de cette interruption de trafic. Et brutalement, comme s'il se rendait compte qu'il était inutile de garder plus longtemps un secret que la radio allait faire parvenir à tous les coins du monde, il nous dit "c'est pour protéger le quartier général. Ne savez-vous pas que l'ennemi a débarqué ?" Nous cachâmes difficilement notre satisfaction et nous rapportâmes la nouvelle au dépôt de Marcq.

Dans le courant de la matinée, la Kommandantur, sans doute mieux renseignée sur l'endroit du débarquement, et le quartier général ayant terminé la mise en place de son dispositif d'alerte, nous fûmes autorisés à poursuivre le trafic jusqu'au terminus de Tourcoing.

Par la suite, nous eûmes encore affaire avec ce quartier général. En effet, le débarquement ayant réussi et les troupes alliées progressant en une marche victorieuse, le vaste reflux des armées allemandes atteignit la région lilloise. Depuis quelques semaines, l'occupant était de plus en plus fiévreux. Il semblait redouter l'entrée en action des troupes de la résistance, les "terroristes" comme il les appelait. Il multipliait les blockhaus et barrages autour des immeubles où il s'était installé et concentrait ses cantonnements en supprimant les petits groupes isolés. Visiblement, il craignait les coups de main.

Un matin, nous fûmes convoqués à l'O.F.K. On nous invitait à nous rendre le lendemain à l'Octroi de Tourcoing où, avec un membre de l'O.F.K. nous devions étudier la possibilité d'organiser l'arrêt de l'Octroi en terminus, aucun tramway ne devant plus circuler entre l'Octroi et le Pont du Halot dans la zone du quartier général. Nous nous demandions ce qui pouvait motiver une pareille décision, ce quartier général ayant déjà pris tant de dispositions pour assurer sa sécurité. Depuis son installation en 1940, le boulevard avait été barré par des barrières mobiles manoeuvrées par un poste de gendarmerie qui s'y trouvait jour et nuit. Seuls les véhicules militaires pouvaient traverser. Tous les civils, qu'ils fussent à pied ou en voiture, devaient faire le détour très important que nous avons indiqué plus haut. Depuis quelques mois, un formidable blockhaus barrait les allées latérales et tenait tout le boulevard sous le feu possible des mitrailleuses.

Le lendemain donc, nous expliquons sur place au représentant de l'O.F.K. toutes les difficultés d'application de la mesure qu'on voulait nous imposer, les fatigues occasionnées aux enfants et aux vieillards par ce long détour, impossibilité de manoeuvrer, puisque, même à vide, nous n'étions pas autorisés à utiliser la bretelle qui se trouvait dans la zone

interdite, d'où nécessité de construire une nouvelle bretelle à l'Octroi. C'est au cours de cette discussion avec le représentant de l'O.F.K. que nous furent révélées les craintes du quartier général. Il avait envisagé l'éventualité suivante : un groupe de "terroristes" ayant pris place dans notre tramway avec des armes cachées et des explosifs, faisant arrêter le train dans la zone interdite et prenant d'assaut le quartier général. Mais nos arguments l'emportèrent et nous pûmes éviter ces nouvelles complications à notre trafic déjà si difficile à maintenir. Il fut finalement décidé que nos tramways traverseraient le plus rapidement possible la zone interdite, toutes portes fermées.

Mais les événements se précipitèrent. Encore quelques jours et nos tramways n'auraient plus à subir d'autres ordres que ceux de la Direction normale. Lille allait être libérée comme l'était déjà Paris et d'autres villes de France. Les signes de la défaite de l'ennemi crevaient les yeux les plus incrédules. Les convois importants ne descendaient plus vers le Sud, hurlant de joie, comme en 1940, mais remontaient vers le Nord, mornes et anxieux. Ce n'était plus la belle cohorte de la victoire avec un matériel qui semblait sortir de l'usine, mais des hommes qui avaient rencontré dans les combats un adversaire disposant enfin d'un matériel égal, sinon supérieur au leur. Disons cependant que, sans avoir la belle ordonnance de 1940, ces troupes avaient encore un certain aspect de troupes régulières et disciplinées.

Le 1er septembre 1944 fut pour nous une date mémorable. Malgré la situation tendue, M. VARNIER dut encore se rendre à la Feldkommandantur du boulevard de la Liberté à Lille, car nous avions encore des trains spéciaux à assurer et il fallait faire signer des permis de nuit pour nos agents. Mais c'était déjà la débandade. L'officier qui signait habituellement ces permis nous dit qu'il n'avait plus les cachets. Finalement, il les trouva dans une caisse et timbra les permis, faisant ainsi le dernier geste d'autorité de l'occupant à notre égard. Le lendemain, 2 septembre, fut vraiment la fin. On put voir le boulevard encombré par une cohue qui donnait vraiment l'impression d'une armée en retraite et même en déroute. On y remarquait les véhicules les plus hétéroclites, depuis la voiture d'enfant jusqu'à de vieilles autos réquisitionnées, des voitures de maraîchers, de vieilles guimbardes, etc... Les soldats ne passaient plus en formations régulières, mais mélangés par groupes disparates dans ce flot de véhicules. Si un incident éclatait, on pouvait tout craindre de la réaction de cette troupe sans commandement. L'ennemi brûlait ses stocks, faisait sauter ses dépôts de munitions. A l'Octroi de Roubaix, un incendie dévastait un grand immeuble. Dans cette ambiance, on sentait une surexcitation générale.

Aussi, à 10 heures du matin, c'était le samedi 2 septembre, nous l'avons dit, M. SABOURET prit la décision d'arrêter le

trafic et de faire rentrer toutes les voitures dans les dépôts. Les bureaux, eux aussi, cessèrent le travail et le personnel fut renvoyé dans ses foyers, en utilisant les dernières voitures du service. Cette mesure fut sage, car peu après, les Allemands commencèrent à tirer des salves pour effrayer la population et aussi afin de dégager le boulevard et pour faciliter leur circulation.

A 11 h 30, M. SABOURET et M. SAMBOURG revinrent chez eux pédestrement, rencontrant à tous les carrefours les derniers soldats allemands qui, l'arme chargée, se tenaient prêts à tirer sur tous ceux qu'ils pensaient être suspects à leur vue.

Vers midi, les groupes de la Résistance entrèrent en action, précipitant le départ de l'ennemi.

Le dimanche 3 septembre, l'exploitation resta suspendue. Nous vîmes arriver les premières troupes anglaises sur leurs tanks sur la Grand'Place de Lille.

Le lendemain lundi, 4 septembre, l'exploitation reprit avec certaines difficultés. Mais nous étions enfin libres... !

MARCQ-EN-BAROEUL, le 11 DECEMBRE 1952.
